

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat tanácsi rendeletre az új generációs európai légiforgalmi menedzsment rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról”

COM(2005) 602 final – 2005/0235(CNS)

(2006/C 309/27)

2006. január 4-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 171. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. május 30-án elfogadta. (Előadó: Thomas McDONOGH.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. július 5–6-án tartott 428. plenáris ülésén (a július 6-i ülésnapon) 37 szavazattal 1 ellenében, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Bevezetés

1.1 A SESAR a technológiai részét képezi annak az „Egységes európai égbolt” elnevezésű kezdeményezésnek, mely 2004-ben a légiforgalmi ellenőrzés átszervezésének céljából indult el. A földi irányítás és a repülőgép között bevezetendő új kommunikációs, ellenőrzési és informatikai technológia optimalizálni fogja a légiirányítók és a pilóták munkáját. Miközben manapság a pilótafülke egyre automatizáltabbá válik, a légiirányítók és a pilóták továbbra is rádión keresztül érintkeznek.

1.2 A SESAR olyan új generációs légiforgalmi kezelőrendszer, melynek kulcsszerepe lesz a növekvő légi forgalom kezelésében. A SESAR emelni fogja a légi szállítás biztonságát és környezeti teljesítményét, és ezáltal biztosítja azt, hogy Európa megtarthassa helyét a világ légiforgalmi piacának élvonalában. Az Európai Bizottság ezt a nagyszabású ipari projektet az Eurocontrolal és ipari partnerekkel együttműködve fogja kifejleszteni.

1.3 Így Európáé lesz a világ leghatékonyabb légiforgalom-ellenőrző infrastruktúrája. A légi fuvarozás hatékonyságának növelése révén a SESAR nettó jelenértéke a becslések szerint 20 milliárd euró. A becslések szerint a projekt közvetlen és közvetett hatásai 50 milliárd eurót tesznek ki. A projekt majdnem 200 000 magas képzettséget igénylő munkahelyet fog teremteni.

1.4 Az európai légi forgalomra vonatkozó előrejelzések szerint a forgalom 2025-re jelentősen megnövekszik. Ez a növekedés nem valósulhat meg anélkül, hogy – a légi útvonalak optimalizálása és túltelítettségük megszüntetése érdekében – a légiforgalom-ellenőrzés infrastruktúrájának teljes felújítására sor ne kerülne. A SESAR növelni fogja a légi fuvarozás biztonságát is, amit jelenleg az elöregedő technológia és a légiforgalmi ellenőrzés felaprózottsága akadályoz.

1.5 Az Európai Bizottság és az Eurocontrol közösen finanszírozta azt a 43 milliós (50,5 milliós dolláros) pályázatot, melyet egy 30 légitársaságból, léginavigációs szolgáltatóból és repülőgépgyárból álló konzorcium nyert el. Ez a szerződés a korábban SESAME-ként ismert, most pedig SESAR névre keresztelt „Az egységes európai égbolt légiforgalom-irányítására

vonatkozó kutatás” (Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research) meghatározási szakaszát fedezi. A kétéves meghatározási szakasz nem csak a jövőbeni légiirányítási rendszer megtervezését tartalmazza majd, hanem 2020-ra előirányzott bevezetésének ütemtervét is.

1.6 A meghatározási szakasz teljes költsége 60 millió euró lesz, a 43 milliós eurós szerződést is beleszámítva. Az Európai Bizottság és az Eurocontrol egyenként a költségek felét állja, ami az Eurocontrol részéről készpénzt, szakértői munkát és kutatást jelent. Az Európai Bizottság megállapította, hogy a fejlesztési szakasz kb. 300 millió eurót igényel majd évente az Európai Bizottság, az ipar és az Eurocontrol közös finanszírozásában. Már most évi 200 millió eurót fordítanak a légi irányítással kapcsolatos kutatásra és fejlesztésre, ezt az összeget pedig a SESAR-ba vezetik át.

1.7 A meghatározási szakaszt teljes mértékben az Európai Bizottság és az Eurocontrol finanszírozza. A fejlesztési szakaszt illetően az előzetes tervek szerint az ipar egészében a program egyharmadát fogja finanszírozni, mely nagyjából 100 millió eurót jelent évenként a 7 év során. Az EU hozzájárulása évente 100 millió euró, az Eurocontrol hozzájárulása évente 100 millió euró lesz.

1.8 Még nem egyértelmű, hogy az iparon belül ki mennyit fog finanszírozni a 100 millió euróból évenként. Az ipar hozzájárulását meg kell határozni, de először olyan bonyolult problémákat kell megoldanunk, mint például a szellemi tulajdonjogok kérdése, a versenyzáradékok stb.

1.9 A pénzösszeg mértéke, mellyel az ipar fog hozzájárulni a SESAR-hoz ugyanakkor a légiforgalom-irányítás kutatási és fejlesztési kiadásainak jelenlegi szintjéhez mérhető. Ez 200 millió euró évente, melyből hozzávetőleg 75 milliót a léginavigációs szolgáltatók biztosítanak. Ha nem is a teljes pénzösszeg, de egy jelentős része a SESAR-hoz kerül, ahelyett, hogy részletekben használnák fel.

1.10 A projekt társszervezetei a légi irányítással foglalkozó kutató- és fejlesztőközpontok, a EURAMID, a UK CAA, a nem európai ipar (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins), és professzionális szervezetek (IFATCA, Eurocockpit-ECA és ETF).

1.11 A meghatározási szakaszba bevont vállalatok a következők:

FELHASZNÁLÓK: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, Európai Légítársaságok Szövetsége (Association of European Airlines – AEA), Európai Regionális Légítársaságok Szövetsége (European Regional Airlines Association – ERAA), Nemzetközi Légifuvarozók Szövetsége (International Airline Transport Association – IATA), Légijármű-tulajdonosok és -pilóták Szövetségének Nemzetközi Tanácsa (International Aircraft Owners and Pilots Association – IAOPA).

LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÓK: Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea (Spain) (AENA), Austrocontrol, DFS, Léginavigációs Szolgáltatók Igazgatósága (DSNA) (Franciaország), Olasz Léginavigációs Szolgáltató Vállalat (ENAV), Luftfartsveket (Svéd repülőter-üzemeltető vállalat) (LFV), Luchtverkeersleidins Nederland (Holland légiforgalom-ellenőrző szolgáltató) (LVNL), Országos Légiforgalmi Szolgáltatók (National Air Traffic Services – NATS) (Egyesült Királyság), NAV.

REPÜLŐTEREK: Párizs repülőterei, BAA, Fraport, Amszterdam, München, AENA, LFV.

IPAR: Airbus, BAE Systems, Európai Légvédelmi és Űrtechnikai Társaság (European Aeronautic Defence and Space Company – EADS), Indra, Selex, Thales ATM, Thales Avionics, és Air Traffic Alliance.

2. Ajánlások és megjegyzések

2.1 Az európai légiforgalom-ellenőrzés korszerűsítésére irányuló minden kezdeményezés konstruktív lépést jelent és üdvözlendő.

2.2 Mindez hatékonyabb útiránykiosztást, fokozott üzemanyag-megtakarítást és az utazási idő csökkenését eredményezi az utazóközönség számára.

2.3 A funkcionális légtérblokkok (FAB) kialakítása révén a regionális megállapodások, valamint a funkcionális légtérblokkok alatt elhelyezkedő helyi közösségek (városok, falvak) életkörülményeinek és érdekeinek tiszteletben tartása mellett válna lehetővé a légtér optimális kihasználása.

2.4 Azáltal, hogy elkerüli a kutatási és fejlesztési tevékenységek megkettőződését, a SESAR-projekt nem szabad, hogy a felhasználók által fizetett kutatási és fejlesztési hozzájárulás teljes összegének növekedéséhez vezessen.

2.5 Miután a Közösség csatlakozott az Eurocontrolhoz, az Európai Bizottság és az Eurocontrol együttműködési keretmegállapodást írt alá az egységes európai égbolt megvalósítása és a légiforgalom-irányítással kapcsolatos kutatás és fejlesztés terén. Ennek mind a biztonságot, mind a léginavigációs szolgáltatók működési hatékonyságát javítania kell.

2.6 A közös vállalkozásnak integrált megközelítésen kell alapulnia, és a köz-, illetve magánszférának közösen kell fellépnie minden területen (műszaki, működési, szabályozási és intézményi), zökkenőmentes átmenetet biztosítva a meghatározási szakaszból a végrehajtási szakaszba és a kutatás és fejlesztésből a kiépítés szakaszába.

2.7 A közös vállalkozás finanszírozásának hatókörét felül kell vizsgálni a meghatározási szakasz befejezése után. Minden félnek meg kell fontolnia a felhasználói díjak mechanizmusán keresztül a magánszféra által finanszírozandó lehetséges többletköltségek hatását, mivel ez dominóhatással bírhat az utazóközönségre.

2.8 A SESAR-projekt végrehajtási szakaszának közszférából származó költségvetését a magánszféra hozzájárulásával kell kiegészíteni.

2.9 A folyamatba bevonandó szereplők számát, valamint a szükséges pénzügyi forrásokat és műszaki szakértelmet figyelembe véve elengedhetetlenül fontos egy olyan jogi személlyel bíró társaság létrehozása, mely képes biztosítani a végrehajtási szakasz során a SESAR-projektnek juttatott pénzüsszegek koordinált kezelését.

2.10 A meghatározási szakaszba bevont vállalatok száma korlátozott, és ezek nem reprezentatívak az európai légiközlekedési ipar egészét tekintve. Az Európai Bizottságnak ki kellene terjesztenie a meghatározási szakaszban való részvételt a kisebb méretű vállalatokra, és különösen az új EU-tagállamokra.

2.11 A SESAR végrehajtása lépésről lépésre kell, hogy történjen. A végső, végrehajtási szakaszt amilyen gyorsan csak lehet, teljes mértékben végre kellene hajtani. Az Európai Bizottságnak világosan meg kellene jelölnie e folyamat mérföldköveit annak érdekében, hogy gyorsítsa a projekt megvalósítását és csökkentse a végrehajtás hosszát.

2.12 A SESAR-nak köszönhető fokozott hatékonyság miatt az európai légiforgalmi díjakat csökkenteni kellene.

Brüsszel, 2006. július 6.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND