

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7221 8888
info@trafikstyrelsen
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 19. august 2013

Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til ændring af Rådets forordning (EF) 219/2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) for så vidt angår en forlængelse af fællesforetagendet indtil 2024

KOM (2013) 503

1. Resumé

SESAR fællesforetagendet blev oprettet i 2007, og er overordnet beskrevet den teknologiske del i politikken for det fælles europæiske luftrum (Single European Sky).

SESAR fællesforetagendet blev oprettet med henblik på at samle forsknings- og udviklingskræfter i EU for at udvikle en ny generation af europæisk lufttrafikstyringssystemet, som skal muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten. SESAR fællesforetagendet og lufttrafikstyringssystemet er således vigtige elementer i udviklingen og implementeringen af Single European Sky.

I 2007 blev det fastsat, at fællesforetagendet skulle ophøre med at eksistere den 31. december 2016. Fællesforetagendet har dog endnu ikke fuldt ud færdiggjort dets arbejde, og Kommissionen vil derfor med dette forslag forlænge fællesforetagendets løbetid indtil 2024.

Baggrund

Fællesforetagendet for forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR fællesforetagendet) blev etableret i 2007 som et offentligt/privat partnerskab, det skulle sikre gennemførelsen af den teknologiske del i politikken for det fælles europæiske luftrum (SES) og skulle dermed varetage forsknings- og innovationsaktiviteterne i SESAR-projektets udviklingsfase. Det vil sige, at fællesforetagendet skulle stå for gennemførelsen og opretholdelsen af den europæiske ATM-masterplan.

Med forordning (EF) 219/2007 blev det vedtaget, at fællesforetagendet var et midlertidigt organ, der skulle ophøre med at eksistere den

Dato 19. august 2013

31. december 2016, da fællesforetagendes udviklingsfase var afgrænset til den periode, der var omfattet af den finansielle ramme for 2007-2013.

Det er ifølge Kommissionens forslag nødvendigt, at fællesforetagendet fortsætter forskningen og innovationen inden for luftfartsstyring (ATM) efter 2016 for at opfylde de definerede præstationsmål. Dette forslag skal derfor forlænge fællesforetagendets løbetid ud over 2016 for at sikre en kontinuitet i forskningen. Den flerårige finansiering af de nye aktiviteter, der er fremhævet i ATM-masterplanen fra 2014-2020 under Unionens nye finansielle ramme, udgør en del af Horizon 2020.

Kommissionen fremsatte den 10. juli 2013 forslag til ændring af forordning (EF) 219/2007. Forslaget er fremsat under henvisning til artikel 187 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) og skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure og høring af Det Økonomiske og Sociale Udvalg efter de i TEUF artikel 183, 184 og 185, jf. TEUF artikel 188, omhandlede bestemmelser. Forslaget forelå i dansk sprogversion den 19. juli 2013.

2. Formål og indhold

Hovedformålet med Kommissions forslag er at forlænge fællesforetagendets løbetid til 31. december 2024 for at opnå de fastsatte mål i ATM-masterplanen.

Forslaget ændrer i forordning (EF) nr. 219/2007 ved

- at forlænge fællesforetagendets løbetid frem til 31. december 2024
- at lade henvisninger til Rådets godkendelse af ATM-masterplanen og til forelæggelse af planen for Europa-Parlamentet udgå, da dette allerede har fundet sted
- udtrykkeligt at give fællesforetagendet ret til at yde tilskud til sine medlemmer og andre deltagere i overensstemmelse med reglerne for deltagelse i Horizon2020
- at fjerne begrænsningen på 8 år for midlertidigt ansattes og kontraktansattes ansættelseskontrakter, samt ophævelse af begrænsningen af ansættelseskontrakter til en fastsat periode. Det fastholdes, at ansættelsesperioden ikke kan overstige fællesforetagendets løbetid
- at tilføje beløbsstørrelsen på EU's nye bidrag på op til 600 mio. EUR (inklusiv EFTA's bidrag) for den finansielle ramme for 2014-2020 under Horizon2020

Der er indsat tre overgangsbestemmelser i forslagets artikel 2-4. Disse vedrører

Dato 19. august 2013

- den administrerende direktørs mandatperiode, der herefter udløber senest den 31. december 2016
- medlemskab af fællesforetagendet, hvorefter medlemskab for medlemmer, der ikke bidrager til omkostningerne, ophører senest den 31. december 2016
- aktiviteter, der finansieres inden for Unionens finansielle ramme for 2007-2013, som herefter skal være afsluttet senest den 31. december 2016

Herudover ændres følgende i forordningens bilag vedrørende fællesforetagendets vedtægter:

- Det tydeliggøres, at fællesforetagendet kan give tilskud til gennemførelsen af ATM-masterplanen i overensstemmelse med reglerne for deltagelse i Horizon2020, og proceduren for tildelingen præciseres.
- Antallet af obligatoriske bestyrelsesmøder ændres fra 4 gange årligt til 3 gange.
- Den administrerende direktørs mandatperiode ændres fra 3 år til 5 år med mulighed for forlængelse én gang.
- Der indsættes en henvisning til den finansielle ramme for 2014-2020.

Forordningen er endvidere blevet tilpasset Lissabontraktatens artikel 291 om gennemførelsesretsakter. Således vedtager Kommissionen den holdning, som Unionen skal indtage i fællesforetagendets bestyrelse med hensyn til afgørelser om væsentlige ændringer af ATM-masterplanen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren

3. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

5. Gældende dansk ret

Forslaget vil ved dets ikrafttræden have umiddelbar retsvirkning i Danmark, således som det gælder for den nugældende forordning (EF) nr. 219/2007. Forslaget kræver i den foreliggende form ikke lovændring.

6. Konsekvenser

Kommissionen har foreslået, at der afsættes et beløb på op til 600 mio. EUR (ca. 4.5 mia. DKR) på den flerårige finansielle budgetramme

Dato 19. august 2013

i Unionens budget for perioden 1. januar 2014 til den 31. december 2020.

Der foreslås hermed en øvre grænse for hvor meget, der må tilføres SESAR Joint undertaking, men det endelige beløb vil være genstand for de årlige budgetforhandlinger mellem Budgetmyndigheden (Rådet og Europa-Parlamentet) og Kommissionen. Det foreslåede beløb på 600 mio. EUR ligger på niveau med hvad, der tidligere er blevet tilført projektet.

Det årlige danske bidrag til EU udgør ca. 2 % af EU-budgettet. Hvis fællesforetagendet får tilført 600 mio. EUR, som foreslået af Kommissionen, vil det svare til et dansk bidrag på ca. 12 mio. EUR (ca. 90 mio. DKR) over perioden.

Det bemærkes at, Kommissionen og Eurocontrol årligt har bidraget/forventes at bidrage med 100 mio. euro hver i perioden 2007-2015. Det danske bidrag til Eurocontrol udgør knap 1,5 % af de samlede bidrag til Eurocontrol. Det fremgår af Kommissionens forslag, at Eurocontrol ikke forventes at bidrage til fællesforetagendet efter denne periode.

På lang sigt vurderes de samfundsøkonomiske konsekvenser af SESAR projektet at være positive. Et af formålene med SESAR-projektet er at sikre en koordineret udvikling af lufttrafikstyringssystemer i Europa - blandt andet med henblik på at tage et proaktivt skridt for at bryde tendensen til stadigt stigende omkostninger til lufttrafikstyring i Europa.

Kommissionen har fået gennemført en omfattende cost-benefit analyse af SESAR-projektet og anslår i den forbindelse, at projektets nutidsværdi er mere end 20 mia. euro. De største samfundsøkonomiske gevinster opstår som følge af blandt andet øget produktivitet i lufttrafikstyringen og mere direkte flyvninger. Ifølge Kommissionen vil SESAR-projektet, særlig ved udnyttelse af mulighederne i GALILEO-programmet (satellit radionavigation), medføre mere direkte flyruter og dermed mindre forbrug af brændstof, hvilket vil betyde en reduktion i udslippet af drivhusgasser på 4 - 6% pr. flyvning. Kommissionen anfører endvidere, at dette sammen med de nye start- og landingssystemer vil optimere flyveruterne omkring lufthavnene, hvilket vil forbedre forholdene for befolkningen omkring lufthavnene.

Det bemærkes endvidere, at forlængelsen af fællesforetagendet ikke har nogen betydning for forsvaret.

7. Høring

Forslaget blev sendt i høring den 17. juli 2013 i EU Specialudvalget for Transport. Høringsfristen var den 14. august 2013. Der er indkommet følgende høringsvar:

Dato 19. august 2013

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og Dansk Industri Transport (DI Transport)

"BDL takker for muligheden for at afgive kommentarer til Kommissionens forslag. Kommissionen foreslår med forslaget, at bemyndigelsen til SESAR Joint Undertaking (SJU) forlænges til 2024.

BDL finder det af stor vigtighed for luftfarten, at det fælleseuropæiske luftrum (SES) etableres uden forsinkelser. Udvikling og implementering af det teknologiske ben, SESAR, er en helt afgørende faktor i opfyldelsen af dette. Vi forstår Kommissionens forslag således, at forlængelsen er nødvendig for at holde momentum i det samlede udviklingsforløb. Vi kan på det grundlag tilslutte os Kommissionens forslag, men dog ikke uden forbehold.

Vores forbehold knytter sig til det forhold, at SES ikke udvikler sig som forudsat, men plages af gentagne forsinkelser. Af samme grund har Kommissionen for nylig fremsat forslag til accelerering af SES-processen (SES II+). Udover den tidsmæssige forlængelse på hele 8 år, indeholder nærværende forslag også (som vi forstår den ret ukonkrete argumentation) tilførsel af øgede midler til projektet. Vi har derfor stor bekymring for, om projektet omfattes af tilstrækkelig kontrol og styring. Vi anbefaler derfor, at der fra dansk side lægges vægt på specifikke krav til konkret fremdrift, og til prioritering af de mange projekter og initiativer, der iværksættes.

Flere interessenter påpeger, at man oplever stor lukkethed omkring specifikationer mm. fra SJU's side. Der synes således at være stort behov for langt større åbenhed om de konkrete beslutninger og aktiviteter i SESAR-udviklingen. Forslaget om forlængelse bør således give anledning til pres på Kommissionen for at sikre større offentlighed omkring SESAR-strategier og om SJU's aktiviteter.

BDL står naturligvis til rådighed i den videre proces. Bemærkningerne afgives også på vegne af DI Transport."

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

"ES takker for muligheden for at deltage i emne høring om Europa-Kommissionens forslag COM (2013) 503 "Proposal for a Council Regulation amending Regulation (EC) No 219/2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR) as regards the extension of the Joint Undertaking until 2024".

ES har noteret sig den store opbakning, som forslaget har blandt Kommissionens m.fl. medlemmer. ES noterer også, at der lægges op

Dato 19. august 2013

til streng kontrol med mål og midler. Denne kontrol er fundamental i et projekt, som både har klart definerede præstationsmål, men som også har mål, som bygger på forventelige udviklingsresultater og forhold, som teknologien i dag ikke har løsning på.”

Naviair

”Naviair støtter forlængelsen af Joint Undertaking ind til 2024 og har ingen bemærkninger til det fremsendte forslag eller dets enkeltstående bestemmelser.

Supplerende kan vi gøre opmærksom på, at Naviair som udgangspunkt støtter, at SESAR skal være en integreret del af ATM systemets udvikling. Naviair ønsker

- At SESAR skal være operationelt orienteret samt, at initiativer skal være baseret på solide business cases
- At ANSP’erne og deres kunder skal have indflydelse på arbejdet, da de bærer en betydelig forretningsmæssig risiko i forbindelse med nyudvikling
- At samarbejdet mellem myndighederne i de involverede stater skal indeholde koordinering af lovgivning og regelsæt på området
- At der ikke finder nogen duplikering af arbejde eller af eksisterende strukturer sted
- At finansieringen af SESAR er gennemsigtig og ikke har negativ indflydelse på ANSP’ernes økonomi, som skal dækkes af kunderne og ANSP’erne selv.
- At ANSP’erne bevarer ledelsesmæssig kontrol og beslutningskompetence for så vidt angår behovet for infrastruktur og tjenester
- At SJU må stå som garant for at integrere forskning, udvikling og implementering
- At SJU må sikre støtte fra alle ANSP’er under udviklingsfasen og videre frem
- At ANSP’erne bliver aktivt involveret i enhver opgradering af den Europæiske ATM Master Plan

At der kræves et intensivt samarbejde mellem myndighedsudøverne for at øvelsen kan lykkes og regional lovgivning ikke er i vejen herfor.”

Dansk Erhverv

Dato 19. august 2013

”Af tidsmæssige årsager har det ikke været muligt at gennemgå forslaget i detaljer, men Dansk Erhverv støtter generelt tiltag, der styrker og effektiviserer europæisk luftfart.”

8. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har endnu ikke været behandlet i Rådet, og regeringen har ikke kendskab til, hvordan de øvrige medlemslande vil stille sig til forslaget.

9. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter formålet med fællesforetagendet om at etablere en højtudviklet lufttrafikinfrastriktur i EU, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten.

Regeringen er positiv over for en begrænset forlængelse af fællesforetagendets løbetid for derved at opnå en kontinuitet, der kan sikre, at fællesforetagendet kan afslutte det arbejde, som fællesforetagendet blev oprettet til. Regeringen kan dermed støtte en færdiggørelse af arbejdet i fællesforetagendet. Fællesforetagendet bør dog afsluttes inden for den finansielle ramme for 2014-2020.

Regeringen mener derfor at fokus bør være på at afslutte aktiviteterne under SESAR Joint Undertaking, og derfor kan regeringen ikke tilslutte sig en forlængelse frem til 2024. Kommissionen har ikke fremført tilstrækkelige argumenter for, hvorfor der er behov for at fællesforetagendet skal fortsætte helt frem til 2024. Regeringen mener, at en forlængelse af mandatet frem til 2024 kan skabe grundlag for, at fællesforetagendet bliver permanent.

Der bør samtidig ikke afsættes flere midler til projektet end der er foreslået i dette forslag.

I forbindelse med dette finder regeringen, at det kan overvejes, om man kan overlade dele af forskningen til branchen i stedet for at overlade det til fællesforetagendet, og om andre organer eksempelvis Eurocontrol kan stå for innovationen og udviklingen inden for ATM.

10. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg.