



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.11.2005  
KOM(2005)602 endelig

2005/0235(CNS)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET**

**vedrørende projektet for udvikling af en ny generation af det europæiske  
lufttrafikstyringssystem (SESAR) og om oprettelse af SESAR-fællesforetagendet**

Forslag til

**RÅDETS FORORDNING**

**om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske  
lufttrafikstyringssystem (SESAR)**

(forelagt af Kommissionen)

{SEC(2005)1532}

**DA**

**DA**

## MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

### vedrørende projektet for udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) og om oprettelse af SESAR-fællesforetagendet

#### 1. INDLEDNING

Luftfarten bidrager med 220 mia. EUR til det europæiske bruttonationalprodukt og beskæftiger 3,1 mio. personer. Den indgår også som et vigtigt element i den europæiske samhørighed, i og med at den sørger for en hurtig og effektiv transport af varer og personer og desuden sikrer den nødvendige adgang til isolerede regioner.

Prognoserne for udviklingen af lufttrafikken i Europa viser, at den formodentlig vil vokse til mere end det dobbelte i løbet af de kommende 20 år og endda til det tredobbelte i visse regioner, navnlig i Centraleuropa<sup>1</sup>.

Derfor vil udviklingen af luftfartsinfrastrukturen blive en prioritet for den europæiske vækst. Denne vækst bygger desuden på gennemførelsen af store industriprojekter af høj teknologisk værdi som f.eks. Galileo (satellitbaseret radionavigation) eller ITER (nuklear fusion).

**SESAR-projektet indgår som led heri. Det tager sigte på at udvikle en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem.** Udfordringen består i at udvikle teknologier, organisationsformer og industrielementer, som er i stand til at garantere en sikker og flydende lufttrafik i de kommende 20 år i Europa og resten af verden.

Det er ligeledes Det Europæiske Fællesskabs svar på de visioner, Gruppen på Højt Plan om det Fælles Europæiske Luftrum har fremlagt, og anbefalingerne fra det rådgivende udvalg for luftfartsforskning (ACARE), som har opfordret til en "revolution" af flyvekontrollen, for at Europa kan gøre front mod udfordringerne i forbindelse med sin økonomiske og sociale udvikling.

I kraft sit afgørende bidrag til fremgangen i den europæiske luftfartssektor medvirker SESAR også til at opfylde Lissabon-målet om at gøre Den Europæiske Union til "den mest konkurrencedygtige og dynamiske videnbaserede økonomi i verden"<sup>2</sup>. Resultaterne af konsekvensanalysen viser, at dette projekt vil bidrage betydeligt til den europæiske vækst og fremme oprettelsen af jobs med høj værditilvækst i Europa.

Endelig er det et af de "projekter af fælles interesse" på infrastrukturuområdet, som Det Europæiske Råd har identificeret<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Eurocontrols prognoser

<sup>2</sup> SESAR figurerer blandt Kommissionens forskellige bidrag til Lissabon-processen.

<sup>3</sup> Rådets resolutioner af 24.10.1994 (EFT C 309/1994, s. 2), 17.11.1995 (EFT C 317/1995, s. 1) og 19.7.1999 (EFT C 222/1999, s. 1). Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23.7.1996. Forslag fra Kommissionen KOM(2004) 475 af 14.7.2004.

## **2. FLYVEKONTROL: ET VÆSENTLIGT ELEMENT I LUFTTRAFIKKEN**

Flyvekontrolltjenesterne skal sørge for sikre og regelmæssige flyvninger. Flyvekontrollen bygger nu til dags primært på jordbaserede instrumenter, der kontrollerer og orienterer luftfartøjerne, og især på flyveledernes arbejde. Piloterne i cockpitterne er således i vid udstrækning ”blinde”, og det er flyvelederne, som er deres ”øjne” og som viser dem, hvilke flyvebaner de skal følge.

### **2.1. En institutionel organisation under stærk forandring**

I marts 2004 blev det vedtaget, at der skulle oprettes et fælles europæisk luftrum<sup>4</sup>; arbejdet hermed er allerede godt i gang og indebærer en gennemgribende reform af organisationen af luftfartstjenesterne. I den forbindelse er der fastlagt en klar fordeling af roller og ansvarsområder mellem tilsynsmyndigheder og luftfartstjenesteudøvere og indført bestemmelser om grænseoverskridende luftrumsblokke. Med disse blokke fastlægges ruterne og luftrumsstrukturen ikke længere på grundlag af grænser men på grundlag af de faktiske operationelle trafikforhold.

Denne reform vil medføre en vigtig reorganisation af sektoren, hvor der indføres nye arbejds- og beslutningsmetoder, som er mere effektive og baseret på høringer af medlemsstaterne og industrien.

### **2.2. En forældet infrastruktur**

Sektoren er i fuld udvikling og systemets generelle præstationer er blevet bedre, men udstyret har kun udviklet sig meget lidt. Den kraftige forøgelse af lufttrafikken i de seneste 20 år er nemlig ikke blevet ledsaget af en betydelig modernisering af flyvekontrollsystemet. Selv om vi nu lever i et informationssamfund, kommunikerer flyveleder og pilot stadig mundtligt ved hjælp af de samme radiokommunikationsmidler som tidligere<sup>5</sup>. Cockpittet bliver mere og mere automatiseret, men flyvelederen skal stadig primært basere sit arbejde på evnen til at forudse, hvilke problemer og hindringer der vil kunne opstå. Pålideligheden og sikkerheden i luftfarten, som er exceptionel sammenlignet med andre transportformer, har i vid udstrækning kunnet opretholdes takket være store ressourceforøgelser, som har gjort det muligt at sprede trafikken bedre, og den indsats, som samtlige europæiske flyveledere har gjort uden at ændre deres arbejdsmetoder. Men nu, hvor kapaciteten er ved at nå den kritiske grænse, er det nødvendigt, at der gøres et kvalitativt fremskridt.

### **2.3. En nødvendig teknologisk reform**

De aktuelle flyvekontrollsystemer er, fordi de er forældede og i for høj grad er styret af specifikke lokale forhold, ikke særlig hensigtsmæssige for en hurtig, økonomisk

---

<sup>4</sup> Forordning (EF) nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum. Forordning (EF) nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester. Forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af luftrummet. Forordning (EF) nr. 552/2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet.

<sup>5</sup> Det skaber desuden sikkerhedsproblemer som følge af overbelastningen af frekvenser og den manglende forståelse, der kan opstå mellem instruktion og handlinger.

bæredygtig og pålidelig udvikling af luftfarten i Europa, og samtidig udvikler denne sektors behov sig med rivende fart:

- Passagererne ønsker en effektiv og sikker transport til en overkommelig pris.
- Miljøhensynene udgør en væsentlig hindring for en harmonisk udvikling af mobiliteten.
- Begivenhederne den 11. september 2001 viste, at fly kan udgøre en trussel mod befolkningens sikkerhed.

**Den udvikling, der kræves for at tage højde for denne nye tilgang til luftfart, kan ikke baseres på det nuværende system:**

- Teknologierne, hvoraf visse er flere årtier gamle, er ved at nå grænsen for deres udviklingskapacitet, specielt hvis der skal drages fuldt udbytte af fremskridtene inden for telekommunikation eller satellitnavigation.
- Denne utilstrækkelige tekniske udviklingskapacitet indebærer navnlig, at luftfartøjer er nødt til at følge forud fastlagte og ufleksible ruter, som ikke er optimale, hverken med hensyn til energiforbrug eller støjemission.
- De forskellige systemers overdrevne tilpasning til specifikke lokale forhold betyder (selv om operatørerne derved har kunnet løse trafikproblemer), at hele systemet er skrøbeligere, og at såvel den tekniske som den operationelle interoperabilitet er vanskeligere.
- Der er store forskelle mellem de forskellige EU-landes aktuelle udstyrs- og præstationsniveauer hvad angår flyvekontrol, og det sænker det generelle præstationsniveau.

**Udviklingstendenserne i sektoren bevæger sig ikke nødvendigvis i den rigtige retning:**

- Udviklingen i det europæiske flyvekontrollsystems omkostninger (p.t. ca. 7 mia. EUR om året) er i øjeblikket stort set proportionel med trafikforøgelsen. Hvis der ikke gøres en aktiv indsats og man blot følger tendensen, vil flyvekontrollen i 2020 derfor komme til at koste mellem 14 og 18 mia. EUR om året.
- Selv om luftfartssikkerheden på verdensplan gradvis er nået op på et meget højt niveau, viser en analyse af sikkerheden i Europa til gengæld, at der i løbet af de seneste fem år har fundet tre store ulykker sted, som har været direkte forbundet med mangelfuld flyvekontrol<sup>6</sup>. Desuden er analysen af tendenserne for lufttrafikhændelserne fortsat foruroligende. Selv om EF har gennemført en proaktiv indsats, bl.a. ved at oprette Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som skal udvikles, så det kommer til at spille en central rolle i hele luftfartssikkerhedsproblematikken, kan man frygte, at hvis trafikken bliver meget tættere og udstyret endnu mere forældet, vil risikoen for flyulykker nå op på et helt uacceptabelt niveau for de europæiske borgere.
- Den ukoordinerede udvikling af systemerne, som man i øjeblikket kan konstatere, fører til store meromkostninger og forsinkelser i indførelsen af nyt udstyr, således at det ikke kun går ud over brugerne, som straffes dobbelt hvad angår

---

<sup>6</sup> Paris-Roissy i 2000, Milano Linate i 2001, Überlingen i 2002. Det anslås i øvrigt, at gennemsnitligt 9 ulykker om året er indirekte forbundet med flyvekontrollen.

omkostninger og præstationer, men også over flyvelederne, som udstyres med utilstrækkelige redskaber, der ikke kan følge med udviklingen<sup>7</sup>.

### **3. SESAR-PROJEKTET**

#### **3.1. SESAR: en ny generation af flyvekontrol**

Den voksende lufttrafik stiller Europa over for den uomgæelige nødvendighed af at modernisere flyvekontrollsystemets infrastruktur. Under SESAR-projektet skal der gennemføres en radikal forbedring af lufttrafikstyringen, og det vil gøre det muligt at imødegå problemerne med begrænset luftrum og stærk mangel på lufthavnskapacitet takket være en optimal udnyttelse af den eksisterende infrastruktur.

SESAR-projektet udgør det teknologiske element af det fælles europæiske luftrum; det vil muliggøre en udvikling af den tekniske og operationelle infrastruktur, som følger og letter den institutionelle reform. Det bygger desuden på de reguleringsinstrumenter og nye arbejdsmetoder, der er til rådighed inden for rammerne af det fælles luftrum, og på Eurocontrols ekspertise, som skal sikre, at de teknologiske fremskridt i praksis kan gennemføres på effektiv vis.

Der skal gøres et reelt, stort teknologisk fremskridt, f.eks. med hensyn til datakommunikation mellem fly og kontroltårn, satellitbaseret navigation og automatiseret realtidsstyring af flyvebaner. Dermed vil man bedre kunne udnytte den fantastiske udvikling i beregnings- og kommunikationsteknologierne, samtidig med at man lige fra udformningen af systemerne tager hensyn til de nødvendige krav om sikkerhed og pålidelighed.

USA, som har samme problemer, har allerede lanceret et projekt vedrørende en ny generation af luftfartssystemet (NGATS : Next Generation Air Transport System). SESAR-projektet er det europæiske modstykke hertil, som tager sigte på at konsolidere Europas plads i denne sektor. Der er tale om en enorm industriel udfordring, da markedet er verdensomspændende.

### **4. SESAR ER ET STORT EUROPÆISK INDUSTRIPROJEKT**

SESAR-projektet slutter sig til gruppen af vellykkede europæiske industriprojekter som f.eks. Ariane, Airbus eller Galileo. Det skal samle forskningsindsatsen, fungere som katalysator for innovationskapaciteten i Europa og gøre den europæiske flyvekontrolltjenestes infrastruktur til den mest moderne og effektive i verden.

SESAR-projektet vil gøre det muligt at samle og rationalisere udviklingen af en ny generation af flyvekontrollsystemer, hvilket giver stordriftsfordele i første instans og i sidste instans også betydelige besparelser med hensyn til systemernes drift og vedligeholdelse. Der er gennemført en undersøgelse for Kommissionen med deltagelse af repræsentanter for det rådgivende organ for luftfart, og den viser, at

---

<sup>7</sup>

Det mest flagrante eksempel herpå er det aeronautiske telekommunikationsnet, som er blevet defineret og standardiseret på grundlag af en forældet model forud for internetteknologien, og som endnu ikke er taget i anvendelse.

gennemførelsen af SESAR-projektet vil resultere i **en finansiell kapitalværdi på 20 mia. EUR.**

En generel analyse, hvori der tages hensyn til SESAR-projektets virkninger for hele den europæiske luftfartssektor, viser, at projektet vil gøre det muligt at skabe flere tusinde nye jobs i hele luftfartssektoren.

Det teknologiske fremskridt, som SESAR-projektet vil medføre for den europæiske luftfartsindustri, vil give denne en stærk stilling på eksportmarkederne. Det vil i øvrigt kunne gøre det muligt for de europæiske luftfartøjer at vinde i konkurrencen med udenlandske konkurrenter.

SESAR-projektets sikkerhedsmæssige virkninger er fundamentale. Den nuværende fragmentering af de operationelle systemer og procedurer og de forældede teknologier udgør en uholdbar situation, selv om sikkerheden er flyvekontrollens overordnede mål. Anvendelsen af moderne, sikre og pålidelige teknologier og harmoniseringen af flyvekontrollsystemernes infrastruktur vil medføre afgørende gevinster for luftfartssikkerheden.

SESAR-projektets miljømæssige virkninger vil også være betydelige, især i kraft af udnyttelsen af Galileo-programmets store fremskridt, som vil gøre det muligt at foreslå mere direkte - og dermed mere miljøvenlige - luftruter. Det anslås, at der på dette område vil kunne opnås en nedbringelse af drivhusgasemissioner på mellem 4 og 6 % pr. flyvning<sup>8</sup>. Desuden vil man med den større præcision og fleksibilitet, som satellitbaseret navigation og den nye generation af start- og landingssystemer medfører, kunne optimere anvendelsen af flyvebaner omkring lufthavnene, således at der tages bedre hensyn til lokalbefolkningens problemer. Disse fordele gælder imidlertid for de enkelte flyvninger, men hvis antallet heraf stiger voldsomt, vil det som helhed få negative miljøvirkninger, som SESAR-projektet ikke helt kan imødegå. Derfor er det nødvendigt at forudse supplerende foranstaltninger, som tager sigte på at mindske de miljøvirkninger, luftfarten forårsager<sup>9</sup>.

## **5. FORVALTNINGEN AF SESAR: NØGLEN TIL SUCCES**

### **5.1. Undgå blokeringer i beslutningstagningen**

De problemer, der er opstået under moderniseringen af luftfartsinfrastrukturen, skyldes også beslutningsmæssige vanskeligheder. Aktørerne i flyvekontrollsystemet er vidt forskellige og med vidt forskellig status, og disse forskelle understreges yderligere af de geografiske forskelle.

Ligesom for Galileo vil man kunne overvinde de nuværende problemer ved at gøre brug af EF's institutionelle mekanismer og en fleksibel og original forvaltningsstruktur.

---

<sup>8</sup> Data fra Eurocontrol

<sup>9</sup> Kommissionen har bl.a. netop vedtaget en meddelelse om mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten (KOM(2005)459 endelig).

## 5.2. Det fælles europæiske luftrum: en institutionel løsning

EF råder med de reguleringsinstrumenter, det har indført i forbindelse med det fælles europæiske luftrum, over effektive beslutningsmekanismer med stor vægt på høringer, bl.a. gennem udvalget for det fælles luftrum, der er sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne, og det rådgivende organ for luftfart, som hele luftfartsindustrien deltager i. Desuden er de beslutninger, der træffes, bindende inden for rammerne af gennemførelsesforordninger, og det er deres styrke.

## 5.3. SESAR-fællesforetagendet

SESAR skal samle forsknings- og udviklingsmidlerne med henblik på at skabe en ny generation af systemer, gøre det muligt at harmonisere udstyrsniveauet i de forskellige EU-lande og anvende en ny europæisk luftfartsinfrastruktur.

Det er meningen, at denne politik skal udvikles inden for rammerne af et offentligt-privat partnerskab, hvor den institutionelle kapacitet til at foretage langsigtede investeringer kombineres med en risikodeling med industrien. Projektet bør kunne drage fordel af både offentlige og private midler, som ydes på grundlag af programmæssige og ikke budgetmæssige hensyn, samtidig med at det skal tilstræbes, at industrien gradvis og uigenkaldeligt overtager ejerskabet.

Derfor er det nødvendigt at råde over en fleksibel og reaktionsdygtig struktur med status som juridisk person, således at der kan indgås de kontrakter, som kræves til udviklingen af det europæiske flyvekontrollsystem. Det vil dog være hensigtsmæssigt at opretholde tæt kontakt med de offentlige myndigheder, der har ansvaret for regulering.

SESAR er først og fremmest et ambitiøst forsknings- og udviklingsprojekt, og vil som sådan kunne modtage EF-finansieringer fra rammeprogrammerne for forskning og de transeuropæiske net, for hvilke det i øvrigt udtrykkeligt er fastsat, at der kan finansieres foranstaltninger inden for teknologisk udvikling. I den sammenhæng giver traktatens artikel 171 Fællesskabet et effektivt redskab, som allerede har bevist sin værdi inden for rammerne af Galileo-projektet: **fællesforetagendet**.

Oprettelsen af et sådant fællesforetagende er i overensstemmelse med Lissabonstrategien, idet det gør det muligt at samle de offentlige og private ressourcer omkring et fælles mål. Fællesforetagendet er desuden tilstrækkeligt fleksibelt til selv at kunne forvalte forskningsprojekter eller fungere som et effektivt og proaktivt forbindelsesled til andre initiativer med henblik på at sikre den overordnede sammenhæng.

Et forslag til en forordning om oprettelse af fællesforetagendet og om fastlæggelse af dets vedtægter er vedlagt denne meddelelse.

### Fællesforetagendet har følgende fordele:

- det sikrer en samlet forvaltning af et budget, som hidrører fra vidt forskellige kilder
- det gør det muligt for EF (medlemsstaterne og Kommissionen) at bevare den politiske kontrol over SESAR

- det sikrer en nøje sammenhæng mellem SESAR-foranstaltningerne og Kommissionens foranstaltninger inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum
- det sikrer sammenhængen i et projekt, som har berøring til vidt forskellige aktører (luftfartsselskaber, militæret, industrien, serviceleverandører osv.)
- det kan drage fordel af støtte fra Eurocontrol<sup>10</sup>, inden for rammerne af SESAR
- det kan i fuldt omfang medinddrage industrien, bl.a. gennem private, transnationale kapitaltilførsler
- det kan modtage bidrag fra brugerne, idet der til projekter af fælles interesse direkte kan udtages en andel fra en route-afgifterne
- det åbner mulighed for, at SESAR-partnerskabet kan udvides til også at omfatte tredjelande.

Fællesforetagendet vil fungere som et projektilsynsorgan. Det vil i vid udstrækning gøre brug af ekstern ekspertbistand, navnlig fra medlemmerne. Det skal etableres hurtigt, således at det tilegner sig den moderniseringsplan, der udarbejdes i definitionsfasen, og på grundlag heraf forberede sit arbejdsprogram.

## **6. SESAR ER ET PROJEKT I ETAPER**

I betragtning af forskellene mellem kontrolsystemerne i Europa og forskelligheden af de luftfartøjer, der er i brug, er det vigtigt med en overgangsperiode, som sikrer kontinuiteten og kvaliteten af de tjenester, der tilbydes brugerne i det europæiske luftrum.

Derfor er SESAR udformet til at forløbe i flere etaper, således at gennemførelsen af udviklingstiltagene gøres fleksibel og de midlertidige risici minimeres.

### **6.1. Definitionsfasen (2005-2007)**

Definitionsfasen skal primært gøre det muligt at udarbejde planen for modernisering af lufttrafikstyringen i Europa. I denne fase defineres de forskellige teknologiske etaper, der skal gennemføres, moderniseringsprioriteterne og tidsplanerne for den operationelle gennemførelse.

Denne definitionsfase, som samfinansieres med Eurocontrol, tegner sig for et beløb på 60 mio. EUR, hvoraf EF leverer halvdelen inden for rammerne af de transeuropæiske transportnet. Den er allerede ved at blive lanceret og afsluttes ved udgangen af 2007. Fasen repræsenterer to års arbejde, der skal udføres af et hold på ca. 200 personer, som hele industrien deltager i, og det viser, at aktørerne på dette område er klart indstillede på at engagere sig i SESAR-projektet og tilegne sig det.

---

<sup>10</sup> Navnlig fra anvendelsen af strategien ATM2000+



## 6.2. Gennemførelsesfasen (2008-2020)

**Definitionsfasen** efterfølges af en **gennemførelsesfase**, som er opdelt i to successive etaper:

- **Udvikling (2008-2013)**

I denne etape skal der udvikles grundlæggende teknologier, som den nye generation af systemer skal bygge på. Desuden skal der gøres vigtige funktionelle fremskridt, især med hensyn til udvikling af flyveledelse og fordeling af visse opgaver mellem kontrolcentraler og luftfartøjer for at frigøre flyvelederne for opgaver, som kan udføres af piloterne i visse flyvefaser (f.eks. indflyvningsfasen).

- **Implementering (2014-2020)**

Dette er fasen med installation i stor målestok af de nye systemer og generel gennemførelse af de funktioner, der er knyttet dertil. Det system for lufttrafikstyring, der udarbejdes under denne sidste fase, svarer til den nye generation af flyvekontrol. Det nye system vil have en tredobbelt kapacitet i forhold til det nuværende, med en sikkerhed, der er forhøjet med en faktor på mindst 10, og driftsomkostninger pr. enhed, som ligger langt under de nuværende omkostninger.

**Fællesforetagendet bør etableres hurtigt, allerede inden definitionsfasens afslutning, således at det kan gøre brug af den moderniseringsplan, der er under udarbejdelse, og på grundlag heraf forberede sit arbejdsprogram. Dermed vil det kunne drage fordel af definitionsfasens dynamik og strække den ind i den effektive gennemførelse af industriens anbefalinger.**

## 6.3. Aktører og finansiering

Nedenstående tabel indeholder de forskellige finansielle frister for projektet og en angivelse af de aktører, der skal varetage gennemførelsen af disse finansieringer.

Kommissionens finansielle analyse viser, at finansieringsbehovet for projektets etablerings-, implementerings- og konsolideringsfaser vil beløbe sig til ca. **300 mio. EUR om året**:

Fase	År	Finansiering	Aktører
<b>Definition</b>	2005-2007	<b>60 mio. EUR:</b> Eurocontrol (30 mio. EUR) Fællesskabet (30 mio. EUR)	Eurocontrol
<b>Udvikling</b>	2008-2013	<b>300 mio. EUR om året:</b> Fællesskabet (100 mio. EUR) Eurocontrol (100 mio. EUR) Industrien og andre (100 mio. EUR)	Fællesforetagendet
<b>Implementering</b>	2014-2020	Industrien	Industrien

De anførte beløb er vejledende, undtagen for definitionsfasen. De vil blive præciseret i løbet af denne første fase, der er ved at blive gennemført, og Kommissionen vil udarbejde en specifik meddelelse herom i løbet af 2006.

Det skal navnlig bemærkes, at ansvaret for finansieringen og kontrollen af hele SESAR-projektet ved slutningen af udviklingsfasen i 2013 overgår til industrien. Efter denne fase og på grundlag af de fremskridt, der er gjort for at opfylde målene, vil fællesforetagendet ændre form til et organ, som overvejende er privat (f.eks. i form af et europæisk selskab), og som skal sørge for at udvikle projektet i overensstemmelse med de oprindelige ambitioner, samtidig med at det søger at undgå interessekonflikter. Denne struktur bør imidlertid give de offentlige myndigheder mulighed for fortsat at deltage i projektet, bl.a. som ejer af materielle og immaterielle aktiver, der er finansieret med offentlige midler. En sådan deltagelse vil ligeledes gøre det lettere at føre tilsyn med arbejderne, specielt hvad angår opgaver i forbindelse med internationalt samarbejde og standardiseringsprocedurer.

Budgettet vil skulle komme fra følgende kilder:

- **Det Europæiske Fællesskab** via rammeprogrammerne for forskning og udvikling<sup>11</sup> og de transeuropæiske net. Efter definitionsfasen må EF's finansielle deltagelse kun omfatte perioden for de nye finansielle overslag (2007-2013)<sup>12</sup>
- ressourcer fra **industrien**
- **Eurocontrols** budget
- midler fra **en route-afgifterne**, som opkræves i henhold til artikel 15, stk. 1, i forordningen om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles luftrum
- bidrag fra **andre nye medlemmer** af fællesforetagendet, herunder også tredjelande.

## 7. KONKLUSION

Den konsekvensanalyse, der er foretaget af projektet for modernisering af den europæiske flyvekontrollinfrastruktur, suppleret af drøftelserne med aktørerne på området, herunder høringen af medlemsstaterne i udvalget for det fælles luftrum, arbejdsmarkedets parter og industrien, har vist, at den eneste måde, hvorpå Europa kan udvikle den nye generation af flyvekontrollsystemer, er at samle de forskellige kræfter om et stort industriprojekt.

Under definitionsfasen for SESAR, som allerede er lanceret, har man konstateret et engagement og en interesse, som er uden fortilfælde i luftfartsverdenen. Det viser også, i hvor presset en situation luftfartssektoren befinder sig, og hvor vigtige de forventede gevinster af SESAR-projektet er.

SESAR-projektet vil udgøre et virkeligt fremskridt for effektiviteten, i og med at der tilvejebringes teknologier, som gør det muligt bedre at udnytte den materielle og menneskelige kapacitet. Desuden vil SESAR-projektet medføre betydelige stordriftsfordele i kraft af rationaliseringen af udviklingsprojekter og den omfattende harmonisering af systemerne og den større interoperabilitet, som det vil indebære.

---

<sup>11</sup> Kommissionen vil i den forbindelse holde det rådgivende udvalg for luftfartsforskning i Europa (ACARE) underrettet om fællesforetagendets programmer.

<sup>12</sup> En eventuel ændring af de årlige beløb, der skal finansieres over fællesskabsbudgettet, skal godkendes under drøftelserne i forbindelse med budgetproceduren for det pågældende år og fortsat ligge under de lofter, der vil blive vedtaget for "projekter af fælles interesse" i forbindelse med beslutningerne vedrørende forslag KOM(2004) 475 endelig.

SESAR-projektet vil ligeledes øge miljøeffektiviteten for hver flyvning ved at mindske overbelastningen, som i forureningshenseende er dyr, og ved at optimere flyvebanerne under hensyntagen til de miljømæssige faktorer.

Endelig vil SESAR-projektet medføre en betydelig forøgelse af luftfartssikkerheden, som i dag er hæmmet af de forældede teknologier og den for uensartede flyvekontrol i Europa. Det er utvivlsomt det område, hvor et sådant projekt vil give størst gevinst for hele det europæiske samfund, og navnlig for borgerne, som sætter sikkerheden meget højt.

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

#### 1.1. Begrundelse og formål

Prognoserne for udviklingen af lufttrafikken i Europa viser, at den formodentlig vil vokse til mere end det dobbelte i løbet af de kommende 20 år og endda til det tredobbelte i visse regioner, navnlig i Centraleuropa.

Derfor vil udviklingen af luftfartsinfrastrukturen blive en prioritet for den europæiske vækst. Denne vækst bygger desuden på gennemførelsen af store industriprojekter af høj teknologisk værdi som f.eks. Galileo (satellitbaseret radionavigation) eller ITER (nuklear fusion).

SESAR-projektet indgår som led heri. Det tager sigte på at udvikle en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem. Udfordringen består i at udvikle teknologier, organisationsformer og industrielementer, som er i stand til at garantere en sikker og flydende lufttrafik i de kommende 20 år i Europa og resten af verden.

Formålet med forslaget er at oprette et SESAR-fællesforetagende, som kan sikre, at projektet er sammenhængende, samtidig med at det fremmer partnerskabet mellem EF og andre institutioner og organisationer af offentlig eller privat art.

#### 1.2. Generel baggrund

De aktuelle flyvekontrollsystemer er, fordi de er forældede og i for høj grad er styret af specifikke lokale forhold, ikke særlig hensigtsmæssige for en hurtig, økonomisk bæredygtig og pålidelig udvikling af luftfarten i Europa, og samtidig udvikler denne sektors behov sig med rivende fart:

- Passagererne ønsker en effektiv og sikker transport til en overkommelig pris.
- Miljøhensynene udgør en væsentlig hindring for en harmonisk udvikling af mobiliteten.
- Begivenhederne den 11. september 2001 viste, at fly kan udgøre en trussel mod befolkningens sikkerhed.

Den udvikling, der kræves for at tage højde for denne nye tilgang til luftfart, kan ikke baseres på det nuværende system:

- Teknologierne, hvoraf visse er flere årtier gamle, er ved at nå grænsen for deres udviklingskapacitet, specielt hvis der skal drages fuldt udbytte af fremskridtene inden for telekommunikation eller satellitnavigation.
- Denne utilstrækkelige tekniske udviklingskapacitet indebærer navnlig, at luftfartøjer er nødt til at følge forud fastlagte og ufleksible ruter, som ikke er optimale, hverken med hensyn til energiforbrug eller støjemission.

- De forskellige systemers overdrevne tilpasning til specifikke lokale forhold betyder (selv om operatørerne derved har kunnet løse trafikproblemer), at hele systemet er skrøbeligere, og at såvel den tekniske som den operationelle interoperabilitet er vanskeligere. Desuden rejser det tvivl om systemets generelle kapacitet til at udvikle sig hen imod nye funktioner.
- Der er store forskelle mellem de forskellige EU-landes aktuelle udstyrs- og præstationsniveauer hvad angår flyvekontrol, og det sænker det generelle præstationsniveau.

Udviklingstendenserne i sektoren bevæger sig ikke nødvendigvis i den rigtige retning:

- Udviklingen i det europæiske flyvekontrollsystems omkostninger (p.t. ca. 7 mia. EUR om året) er i øjeblikket stort set proportionel med trafikforøgelsen. Hvis der ikke gøres en aktiv indsats og man blot følger tendensen, vil flyvekontrollen i 2020 derfor komme til at koste mellem 14 og 18 mia. EUR om året.
- Selv om luftfartssikkerheden på verdensplan gradvis er nået op på et meget højt niveau, viser en analyse af sikkerheden i Europa til gengæld, at der i løbet af de seneste fem år har fundet tre store ulykker sted, som har været direkte forbundet med mangelfuld flyvekontrol. Desuden er analysen af tendenserne for lufttrafikuhændelserne fortsat foruroligende. Selv om EF har gennemført en proaktiv indsats, bl.a. ved at oprette Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som skal udvikles, så det kommer til at spille en central rolle i hele luftfartssikkerhedsproblematikken, kan man frygte, at hvis trafikken bliver meget tættere, vil risikoen for flyulykker nå op på et helt uacceptabelt niveau for de europæiske borgere.

Den ukoordinerede udvikling af systemerne, som man i øjeblikket kan konstatere, fører til store meromkostninger og forsinkelser i indførelsen af nyt udstyr, således at det ikke kun går ud over brugerne, som straffes dobbelt hvad angår omkostninger og præstationer, men også over flyvelederne, som udstyres med utilstrækkelige redskaber, der ikke kan følge med udviklingen.

#### *1.2.1. Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører*

Der findes ingen sådanne bestemmelser.

#### *1.2.2. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål*

I marts 2004 blev det vedtaget, at der skulle oprettes et fælles europæisk luftrum; arbejdet hermed er allerede godt i gang og indebærer en gennemgribende reform af organisationen af luftfartstjenesterne. I den forbindelse er der fastlagt en klar fordeling af roller og ansvarsområder mellem tilsynsmyndigheder og luftfartstjenesteudøvere og indført bestemmelser om grænseoverskridende luftrumsblokke. Med disse blokke fastlægges ruterne og luftrumsstrukturen ikke længere på grundlag af grænser men på grundlag af de faktiske operationelle trafikforhold. SESAR udgør det teknologiske element af det fælles europæiske luftrum.

Forslaget indgår desuden i gennemførelsen af Lissabon-strategien, i og med at det samler og ansporer indsatsen inden for europæisk forskning og teknologisk udvikling, således at væksten og jobskabelsen i Europa fremmes.

Endelig er SESAR et af de "projekter af fælles interesse" på infrastrukturområdet, som Det Europæiske Råd har identificeret, jf. Rådets resolutioner af 24.10.1994 (EFT C 309/1994, s. 2), 17.11.1995 (EFT C 317/1995, s. 1) og 19.7.1999 (EFT C 222/1999, s. 1). Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23.7.1996. Forslag fra Kommissionen KOM(2004) 475 af 14.7.2004.

## **2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE**

### **2.1. Høring af interesserede parter**

#### *2.1.1. Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil*

Det rådgivende organ for luftfart, der er nedsat ved rammeforordningen om det fælles europæiske luftrum (forordning (EF) nr. 549/2004), og som er sammensat af repræsentanter for hele den civile luftfartsindustri (herunder arbejdsmarkedets parter), har nedsat en specifik undergruppe, som skal deltage i undersøgelsen af de økonomiske virkninger og analysen af de forskellige forvaltningsmodeller, der kan komme på tale for SESAR.

Resultaterne af denne undersøgelse er desuden blevet fremlagt samlet for medlemmerne af det rådgivende organ for luftfart og udvalget for det fælles luftrum, der er sammensat af repræsentanter for EU-landene.

#### *2.1.2. Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem*

Den fortsatte inddragelse af aktører i analysen af de økonomiske virkninger og forvaltningsmodellerne har gjort det muligt løbende at validere beregningsgrundlaget og indsamle kommentarer og forslag.

Desuden har Kommissionen ved udarbejdelsen af sit forslag taget hensyn til de bemærkninger, der blev fremsat ved den endelige fremlæggelse af undersøgelsen.

### **2.2. Ekspertbistand**

Det har kun været nødvendigt at indhente ekstern ekspertbistand i forbindelse med undersøgelsen af økonomiske virkninger og forvaltningsmodeller.

### **2.3. Konsekvensanalyse**

Løsningsmodellen "ingen ændringer" svarer til en situation, hvor aktiviteter med forskning, udvikling og indførelse af nyt flyvekontroludstyr fortsat gennemføres spredt og fragmenteret i Europa. Kommissionens rolle er i så tilfælde begrænset til at fastlægge standarder for systemernes interoperabilitet, og disse standarder tilfører ikke systemerne nogen innovationsdynamik. Standarderne indføres de facto for at bevare innovationer, ikke for at fremskynde dem. I et sådant scenario vil der fortsat eksistere en kraftig fragmentering af den europæiske flyvekontrollinfrastruktur, og den manglende konsolidering af forskningen kan føre til, at der ikke skabes

tilstrækkelig teknologisk innovation til at forny systemerne. Desuden vil beslutningsprocessen fortsat være ineffektiv, fordi den teknologiske indsats og den forskriftsmæssige støtte til gennemførelsen ikke følges ad. Denne løsningsmodel vil derfor sandsynligvis føre til en situation, hvor flyvekontrollsystemets infrastruktur ikke kan holde trit med den ønskede trafikforøgelse, og det vil resultere i dårlige operationelle og finansielle resultater. Omkostninger i forbindelse med trafikal overbelastning er blevet anslået til 20 mia. EUR, og der er en reel sikkerhedsrisiko, når systemet fungerer til bristepunktet og er baseret på forældet udstyr.

Man har analyseret en anden løsningsmodel, som tog sigte på at etablere et centralt europæisk organ i stedet for de nationale og lokale organer, som derefter kun ville have ansvaret for at sætte de produkter, der blev udviklet af det centrale organ, i drift. Denne model mødte imidlertid kraftig modstand fra alle de konsulterede aktører.

Luftfartstjenesteudøverne mener således, at udstyret på et område, som bliver mere og mere konkurrencepræget, navnlig på grund af oprettelsen af det fælles luftrum, udgør et væsentligt element i deres produktionsmidler, og at det derfor er vigtigt at bevare et minimum af den strategiske kontrol herover. Arbejdsmarkedets partnere erkendte, at det var hensigtsmæssigt med en harmonisering ”opad”, men anførte, at overgangen mellem det nuværende patchwork af lokalt udstyr og en sådan situation krævede en lokal eller regional komponent, i det mindste i begyndelsen. Luftfartsselskaberne erkendte, selv om de ønskede et ensartet system i Europa, at det var hensigtsmæssigt med en gradvis overgang. Medlemsstaterne ønskede, at man bevarede et vist konkurrenceniveau i Europa, og at overgangen skulle finde sted under hensyntagen til de lokale forhold.

Den forudsete løsningsmodel, som består i at oprette et fællesforetagende, der forvalter SESAR-projektet, er et kompromis mellem ovennævnte to modeller, hvor man centraliserer det, der er hensigtsmæssigt at centralisere, og bevarer en tilstrækkelig fleksibilitet til den lokale gennemførelse og tilpasning. Modellen med et fællesforetagende, som indebærer en stor medinddragelse af industrien, gør det desuden muligt at kombinere den institutionelle kapacitet til at foretage langsigtede investeringer med en risikodeling med industrien. Denne løsningsmodel synes desuden fra en økonomisk synsvinkel at være yderst positiv i forhold til modellen ”ingen ændringer”, idet den finansielle analyse viser, at den vil resultere i en finansiell kapitalværdi på ca. 20 mia. EUR. Den gør det desuden muligt at indføre et effektivt system på forkant med den teknologiske udvikling, som vil forbedre de enkelte flyvningers miljøeffektivitet og samtidig maksimere sikkerheden. Derudover vil rationaliseringen af forsknings- og udviklingsprogrammet og partnerskabet mellem offentlige myndigheder og private virksomheder inden for rammerne af fællesforetagendet gøre det muligt for den europæiske industri at opnå en stor konkurrenceevne på markedet for salg af udstyr eller luftfartøjer.

### **3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER**

#### **3.1. Resumé af forslaget**

Forslaget består af en råde forordning med henblik på oprettelse af et SESAR-fællesforetagende.

### 3.2. Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 171 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

### 3.3. Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, i og med at forslaget ikke vedrører et område, som henhører under Fællesskabets enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne af følgende årsager:

- Det fælles europæiske luftrum er i sagens natur supranationalt. Der er i den forbindelse navnlig fastlagt bestemmelser om oprettelse af grænseoverskridende funktionelle luftrumsblokke. Med disse blokke fastlægges ruterne og luftrumsstrukturen ikke længere på grundlag af nationale grænser men på grundlag af de faktiske trafikstrømme. De nye flyvekontrollsystemer, som navnlig tager sigte på at betjene disse funktionelle luftrumsblokke, kan derfor ikke begrænses til en national dimension. Desuden vil de nye teknologier, der tages i brug, kræve speciel udstyring af luftfartøjerne, og i den sammenhæng giver det ingen mening at begrænse valget til nationale teknologier. Og endelig er forskellene mellem medlemsstaternes udstyr og præstationer inden for flyvekontrol så store, at det er nødvendigt at gøre en indsats for at opnå en harmonisering på europæisk plan: den europæiske kontrolinfrastrukturens præstation som helhed, navnlig hvad angår sikkerhed, afhænger først og fremmest af præstationerne i de ”svageste” led
- Medlemsstaterne har vedtaget en erklæring om militære spørgsmål i tilknytning til det fælles europæiske luftrum<sup>13</sup>, hvori de fastslår, at det er nødvendigt med et tæt europæisk samarbejde mellem civile og militære luftrumsbrugere om alle spørgsmål vedrørende lufttrafikstyring.
- Den europæiske industri, der udstyrer flyvekontrollsystemerne, arbejder på et nichemarked, hvor der praktisk taget ikke findes standardprodukter, eftersom hvert enkelt af de kontrollsystemer, der installeres, er specialfremstillet til specifikke forhold. Dette medfører høje produktionsomkostninger pr. enhed og har indflydelse på industriens kapacitet til at investere i teknologisk innovation, hvilket stiller den svagere i forhold til de amerikanske konkurrenter, som har den fordel, at de opererer på et stort samlet marked i USA.

Derfor skal forsknings- og udviklingsindsatsen i EU samles, dels fordi det udstyr og den teknologi, der skal udvikles, er af transnational art, dels fordi det for at muliggøre innovation er nødvendigt at råde over tilstrækkeligt mange ressourcer.

Målene i forslaget kan således bedre virkeliggøres ved hjælp af en EF-indsats, og det af følgende årsager:

---

<sup>13</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 9.



- Forsknings- og udviklingsindsatsen bør gennemføres på europæisk plan. Den effektive gennemførelse af teknologiske innovationer bør synkroniseres i hele EU, således at det sikres, at flyvekontrolltjenestens kvalitet og sikkerhed er ensartet i det europæiske luftrum. En sådan synkronisering kan kun opnås, ved at man anvender de EF-reguleringsinstrumenter, som er indført i forbindelse med det fælles luftrum.

Desuden kan det partnerskab mellem offentlige og private aktører, der er nødvendigt for at maksimere de synergier, som innovationsprocessen kræver, samt tredjelandes deltagelse heri kun gennemføres på europæisk niveau.

EF-indsatsen vil gøre det muligt at rationalisere udviklingsprogrammer og sikre stor interoperabilitet mellem de indførte systemer, og det vil afføde betydelige stordriftsfordele. Harmoniseringen af systemerne i Europa og udskiftningen af forældede teknologier vil desuden resultere i en betydelig forbedring af sikkerhedsniveauet i den europæiske flyvekontrol.

Den økonomiske analyse viser, at SESAR vil bidrage væsentligt til den europæiske vækst og jobskabelsen i Europa takket være bedre luftfartspræstationer og en styrket konkurrence i den europæiske luftfartssektor.

Den løsningsmodel, der er valgt til dette forslag, er en kombinationsløsning, hvor man på EU-plan samler det, som bør samles (forskningsprogrammer, planlægning) og det, som med stor fordel kan samles (udvikling af fælles komponenter), samtidig med at man bevarer en vis fleksibilitet for den lokale gennemførelse.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

### **3.4. Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

SESAR koordinerer og samler forsknings- og udviklingsaktiviteterne inden for flyvekontrol i Europa; enheden i forvaltningen af dette projekt er nødvendig for at sikre sammenhængen. Samtlige aktører har fundet, at fællesforetagendet var den enkleste organisationsform til forvaltningen af SESAR, da den gør det muligt at forene den offentlige myndighed (EF, Eurocontrol) med den private sektor. Desuden åbner den mulighed for, at der i SESAR kan inddrages tredjelande, som har indgået mindst én aftale om lufttransport med Det Europæiske Fællesskab. Fællesforetagendet vil fungere som et projektilsynsorgan. Det skal dog have tilstrækkelige tekniske kompetencer til at kunne sikre, at de afgørelser, det vil skulle træffe, er velbegrundede. Det vil i vid udstrækning gøre brug af ekstern ekspertbistand, navnlig fra medlemmerne.

Den samlede finansielle udgift til SESAR er anslået til 300 mio. EUR om året. Dette beløb skal dog ses i lyset af de 200 mio. EUR, der i øjeblikket bruges i Europa alene til forskning, eller den 1 mia. EUR, der på europæisk plan hvert år bruges til flyvekontrollinvesteringer. SESAR vil rationalisere disse udgifter ved at koordinere dem og undgå overlappende indsatser.

### **3.5. Reguleringsmiddel**

Foreslået middel: forordning.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grunde:

- Oprettelsen af et foretagende, som Fællesskabet deltager i, kræver en rådsforordning.

## **4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

I det foreløbige budgetoverslag, som imidlertid skal justeres efter den igangværende definitionsfase, er der beregnet en EF-udgift på 3 mio. EUR i 2007 og på 100 mio. EUR om året i perioden fra 2008 til 2013.

## **5. YDERLIGERE OPLYSNINGER**

### **5.1. Simulering, pilotfase og overgangsperiode**

Forslaget er underkastet en definitionsfase, som allerede er i gang.

### **5.2. Fornyet gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en bestemmelse om fornyet gennemgang.

Forslaget indeholder en bestemmelse om automatisk ophævelse af hele retsakten eller dele deraf, hvis de fastlagte betingelser herfor er opfyldt.

Forslag til

## RÅDETS FORORDNING

### om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske luftrafikstyringssystem (SESAR)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 171,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>14</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet<sup>15</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>16</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Til oprettelsen af det fælles europæiske luftrum vedtog Europa-Parlamentet og Rådet den 10. marts 2004 forordning (EF) nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen")<sup>17</sup>, forordning (EF) nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")<sup>18</sup>, forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen")<sup>19</sup> og forordning (EF) nr. 552/2004 om interoperabilitet i det europæiske luftrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")<sup>20</sup>.
- (2) Projektet for modernisering af luftrafikstyringen i Europa, i det følgende benævnt "SESAR-projektet", udgør det teknologiske aspekt af det fælles europæiske luftrum. Det tager sigte på at forsyne Fællesskabet med en effektiv kontrolinfrastruktur, som gør det muligt at udvikle en sikker og miljøvenlig luftrafik, hvorunder der i fuldt omfang drages fordel af de teknologiske fremskridt i tilknytning til programmer som f.eks. Galileo.
- (3) Formålet med SESAR-projektet er at samle og koordinere aktiviteter, som tidligere blev iværksat på en spredt og usynkroniseret måde i Fællesskabet.

---

<sup>14</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>15</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>16</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>17</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

<sup>18</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

<sup>19</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

<sup>20</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.

- (4) Den første fase af SESAR-projektet, den såkaldte definitionsfase, hvorunder de forskellige teknologiske etaper, prioriteterne i moderniseringsprogrammerne og planlægningen af den operationelle gennemførelse skal defineres, er i gang. Den samfinansieres af Fællesskabet inden for rammerne af de transeuropæiske net og af Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol).
- (5) Definitionsfasen gennemføres under Eurocontrols ansvar af et virksomhedskonsortium, der er udvalgt efter afholdelsen af et offentligt udbud. Den slutter i 2007 og skal munde ud i en moderniseringsplan for lufttrafikstyringen i Fællesskabet.
- (6) Definitionsfasen efterfølges af en fase for gennemførelsen af moderniseringsplanen for lufttrafikstyringen i Fællesskabet, som er opdelt i to successive etaper: udvikling (2008-2013) og implementering (2014-2020).
- (7) I overensstemmelse med artikel 15, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004 kan indtægter fra en route-afgifter anvendes til at finansiere projekter, som tager sigte på at støtte specifikke kategorier af luftrumsbrugere og/eller luftfartstjenesteudøvere med henblik på at forbedre de kollektive luftfartsinfrastrukturer, udøvelsen af luftfartstjenester og udnyttelsen af luftrummet.
- (8) I overensstemmelse med de retningslinjer, Rådet (konkurrenceevne) vedtog den 7. juni 2005<sup>21</sup> for forberedelsen af det kommende europæiske rumprogram vil EU have ansvaret for at sikre, at de operative tjenester til støtte for dets politikker står kontinuerligt til rådighed, og for at bidrage til udvikling, deployering og drift af en europæisk ruminfrastruktur med særlig vægt på rumbaserede applikationer, der kan bidrage til gennemførelsen af deres politikker.
- (9) SESAR-projektet vil ikke medføre en forøgelse af luftrumsbrugernes samlede bidrag til indsatsen inden for forskning og udvikling, i og med at der som led i projektet undgås overlapninger på dette område.
- (10) Efter Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af Eurocontrol har Kommissionen og Eurocontrol undertegnet en rammeaftale om samarbejde vedrørende oprettelsen af det fælles europæiske luftrum og forsknings- og udviklingsaktiviteter inden for flyvekontrol.
- (11) De offentlige myndigheders bidrag til SESAR-projektets gennemførelsesfase vil skulle suppleres af bidrag fra den private sektor.
- (12) I betragtning af de mange aktører, der skal involveres i processen, og de nødvendige finansielle midler og den nødvendige ekspertise er det meget vigtigt, at der oprettes en juridisk enhed, som er i stand til at sikre en fælles forvaltning af SESAR-projektets midler i gennemførelsesfasen.
- (13) Denne enhed, som har til opgave at forvalte et offentligt forskningsprojekt af europæisk interesse, skal anses som et internationalt organ som defineret i artikel 15, stk. 10, andet led, i Rådets sjette direktiv 77/388/EØF af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter – Det fælles

---

<sup>21</sup> 9440/05 RECH 120 COMPET 111

merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag<sup>22</sup> og i artikel 23, stk. 1, andet led, i Rådets direktiv 92/12/EØF af 25. februar 1992 om den generelle ordning for punktafgiftspligtige varer, om oplægning og omsætning heraf samt om kontrol hermed<sup>23</sup>.

- (14) Desuden er det hensigtsmæssigt, at denne enhed af medlemsstaterne tilstås skatte- og afgiftsfritagelse for andre former for beskatning og afgifter end moms og punktafgifter, og at personalets løn fritages for enhver form for national indtægtsbeskatning.
- (15) SESAR er et forsknings- og udviklingsprojekt, som gør det berettiget at anvende midler fra Fællesskabets rammeprogrammer for forskning og udvikling. Det er derfor nødvendigt at oprette et fællesforetagende i henhold til artikel 171 i traktaten for at gøre det muligt at foretage betydelige fremskridt i udviklingen af teknologier inden for flyvekontrollsystemerne, for så vidt angår udviklingsfasen (2008-2013).
- (16) I artikel 4, litra g), i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet<sup>24</sup> nævnes muligheden for at finansiere forsknings- og udviklingstiltag.
- (17) Fællesforetagendets hovedopgave bør være at organisere og koordinere SESAR-projektet ved at samle offentlige og private midler, idet man udnytter eksterne tekniske ressourcer, navnlig fra medlemmerne, og især bygger på Eurocontrols erfaringer.
- (18) For bl.a. at lette kommunikationen med de stiftende medlemmer er det hensigtsmæssigt at fastsætte, at fællesforetagendet skal have hjemsted i Bruxelles.
- (19) Da en route-afgifterne fuldt ud betales af luftrumsbrugerne, bidrager disse finansielt til forsknings- og udviklingsindsatsen inden for lufttrafikstyring. Derfor bør de være passende repræsenteret i fællesforetagendet.
- (20) Der skal vedtages vedtægter for fællesforetagendet med bestemmelser om dets organisation og drift.
- (21) Kommissionen bistås af det udvalg for det fælles luftrum, der er nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004.
- (22) Det er hensigtsmæssigt at oprette fællesforetagendet inden afslutningen af definitionsfasen, således at det kan følge arbejdet i definitionsfasen og forberede udviklingsfasen med henblik på at sikre en hurtig iværksættelse af moderniseringsplanen for lufttrafikstyringen i Europa -

---

<sup>22</sup> EFT L 145 af 13.6.1977, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2004/66/EF (EUT L 168 af 1.5.2004, s. 35).

<sup>23</sup> EFT L 76 af 23.3.1992, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2000/106/EF (EUT L 359 af 4.12.2004, s. 30).

<sup>24</sup> EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1).

## UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

### *Artikel 1* *Oprettelse af et fællesforetagende*

1. Med henblik på iværksættelsen af udviklingsaktiviteterne i gennemførelsesfasen for projektet for modernisering af lufttrafikstyringen i Europa, i det følgende benævnt ”SESAR-projektet”, oprettes der et fællesforetagende kaldet ”SESAR-fællesforetagendet” for perioden frem til den 31. december 2013.
2. Fællesforetagendet har til opgave at sikre moderniseringen af det europæiske lufttrafikstyringssystem ved at samle forsknings- og udviklingsindsatserne i Fællesskabet. Det har navnlig ansvaret for gennemførelsen af følgende opgaver:
  - organisation og koordination af gennemførelsen af SESAR-projektet i overensstemmelse med den moderniseringsplan for lufttrafikstyringen i Europa, i det følgende benævnt ”planen”, der udarbejdes af Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol), gennem en sammenlægning af offentlige og private midler
  - ajourføring af ”planen” og kontrol med gennemførelsen heraf
  - organisation af det tekniske forsknings- og udviklingsarbejde og af det validerings- og undersøgelsesarbejde, som det har ansvaret for
  - tilsyn med aktiviteter med henblik på udvikling af fælles produkter, som er behørigt identificerede i ”planen”, og eventuelt iværksættelse af specifikke udbud.
3. Fællesforetagendet har hjemsted i Bruxelles.

### *Artikel 2* *Juridisk status*

1. Fællesforetagendet har status som juridisk person. Det har i hver medlemsstat den mest vidtgående rets- og handleevne, som vedkommende medlemsstats lovgivning tillægger juridiske personer. Det kan eksempelvis erhverve og afhænde fast ejendom og løsøre og optræde som part i retssager.
2. Fællesforetagendet anses som et internationalt organ som omhandlet i artikel 15, stk. 10, andet led, i direktiv 77/388/EØF og i artikel 23, stk. 1, andet led, i direktiv 92/12/EØF.
3. Fællesforetagendet fritages af medlemsstaterne for andre former for skatter og afgifter end moms og punktafgifter. Det fritages bl.a. for betaling af registreringsafgifter og selskabsskat eller lignende afgifter. Lønningerne til fællesforetagendets personale er fritaget for enhver form for national indkomstbeskatning.

*Artikel 3  
Fællesforetagendets vedtægter*

1. Fællesforetagendets vedtægter, som er anført i bilaget, vedtages hermed.
2. Vedtægterne kan ændres i overensstemmelse med proceduren i artikel 5, stk. 2, særligt hvad angår artikel 3, 4, 5, 6 og 8 i vedtægterne.

*Artikel 4  
Finansieringskilder*

1. Fællesforetagendet finansieres ved hjælp af:
  - a) medlemmernes bidrag i henhold til artikel 1 i dets vedtægter og
  - b) en eventuel andel af luftfartsafgifterne i henhold til artikel 15, stk. 3, litra e), andet led, i forordning (EF) nr. 550/2004. Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med proceduren i artikel 15, stk. 4, i forordning (EF) nr. 550/2004, hvordan de pågældende andele skal opkræves og bruges.
2. Fællesskabets bidrag stammer navnlig fra budgettet for rammeprogrammerne for forskning og udvikling og de transeuropæiske net.
3. De samlede finansielle bidrag fra Fællesskabet til fællesforetagendet ophører ved udløbet af den periode, der er anført i artikel 1.

*Artikel 5  
Udvalg*

1. Det udvalg for det fælles luftrum, der er nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004, i det følgende benævnt ”udvalget”, underrettes regelmæssigt om fællesforetagendets arbejde. Med henblik herpå opfører Kommissionen et punkt om SESAR-projektet på dagsordenen for møderne i udvalget.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF. Den periode, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til én måned.

*Artikel 6  
Evaluering*

Hvert tredje år regnet fra det tidspunkt, hvor fællesforetagendets aktiviteter starter, og frem til det tidspunkt, hvor fællesforetagendet ophører, foretager Kommissionen evalueringer af gennemførelsen af denne forordning og af fællesforetagendets resultater og arbejdsmetoder.

*Artikel 7  
Ikrafttræden*

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne  
Formand*



## **BILAG**

### **Fællesforetagendets vedtægter**

#### *Artikel 1 Medlemmer*

1. Fællesforetagendets stiftende medlemmer er:
  - Det Europæiske Fællesskab, repræsenteret ved Europa-Kommissionen (i det følgende benævnt ”Kommissionen”),
  - Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol), repræsenteret ved dets agentur (i det følgende benævnt ”Eurocontrol”).
2. Følgende kan blive medlemmer af fællesforetagendet:
  - Den Europæiske Investeringsbank,
  - tredjelande, navnlig lande, som har indgået mindst én aftale om lufttransport med Det Europæiske Fællesskab,
  - alle andre offentlige eller private foretagender eller organer.
3. Enhver anmodning om tiltrædelse i henhold til stk. 2 stiles til den administrerende direktør, som videresender den til bestyrelsen.

Bestyrelsen beslutter, om anmodningen skal imødekommes eller afvises. I tilfælde af en positiv afgørelse forhandler den administrerende direktør tiltrædelsesbetingelserne og forelægger dem for bestyrelsen. Nævnte betingelser kan bl.a. omfatte bestemmelser om finansielle bidrag og repræsentation i bestyrelsen.
4. Medlemskabet af fællesforetagendet kan ikke overdrages til tredjemand uden forudgående og enstemmig godkendelse af bestyrelsen.

#### *Artikel 2 Fællesforetagendets organer*

Fællesforetagendets organer er bestyrelsen, forretningsudvalget og den administrerende direktør.

#### *Artikel 3 Bestyrelsens sammensætning*

1. Bestyrelsen består af:
  - a) en repræsentant for hvert medlem af fællesforetagendet
  - b) en repræsentant for luftrumsbrugerne

- c) en repræsentant for luftfartstjenesteudøverne
  - d) en repræsentant for leverandørerne af udstyr
  - e) en repræsentant for lufthavnene
  - f) en repræsentant for organisationer, der repræsenterer personalet i sektoren for lufttrafikstyring.
2. De i stk. 1, litra b), c), d), e) og f), omhandlede repræsentanter udpeges af det rådgivende organ for luftfart, der er nedsat ved artikel 6 i forordning (EF) nr. 549/2004.

#### *Artikel 4* *Afstemninger i bestyrelsen*

- 1. De i artikel 3, stk. 1, litra a) og b), omhandlede repræsentanter har stemmeret.
- 2. Fællesforetagendets medlemmer har et antal stemmer, der er proportionelt med deres bidrag til fællesforetagendets midler. Fællesskabet og Eurocontrol råder dog hver over mindst 30 % af det samlede antal stemmer, og repræsentanten for luftrumsbrugerne, jf. artikel 3, stk. 1, litra b), råder over mindst 10 % af det samlede antal stemmer.
- 3. Medmindre andet er anført i disse vedtægter, træffes bestyrelsens afgørelser med simpelt flertal af de afgivne stemmer.
- 4. I tilfælde af stemmelighed er fællesskabsrepræsentantens stemme afgørende.
- 5. Før der træffes afgørelse om nye medlemmers tiltrædelse i henhold til artikel 1, stk. 2, om udnævnelse af den administrerende direktør og om afvikling af fællesforetagendet, skal Fællesskabets repræsentant i bestyrelsen have afgivet positiv udtalelse herom.

#### *Artikel 5* *Bestyrelsens opgaver og møder*

- 1. Bestyrelsen har bl.a. til opgave:
  - a) at udstikke de retningslinjer og træffe de afgørelser, der er nødvendige for gennemførelsen af SESAR-projektet, og føre generel kontrol med gennemførelsen
  - b) at træffe afgørelse om nye medlemmers tiltrædelse
  - c) at udnævne den administrerende direktør og godkende organisationsplanen
  - d) at træffe afgørelse om betalingsmåden for medlemmernes finansielle bidrag
  - e) at vedtage de finansielle bestemmelser for fællesforetagendet

- f) at godkende fællesforetagendets treårige virksomhedsplan og årlige arbejdsprogram, jf. artikel 15, stk. 1 og 2, samt det årlige budget, herunder også stillingsfortegnelsen
  - g) at godkende den årlige resultatopgørelse og balance
  - h) at vedtage de i artikel 15, stk. 3, anførte årsrapporter om de fremskridt, der er gjort i SESAR-projektet
  - i) at tage stilling til enhver form for erhvervelse, salg og belåning af fast ejendom og andre rettigheder over fast ejendom samt til enhver form for sikkerheds- eller kautionstillelse, erhvervelse af andele i andre virksomheder eller institutioner samt ydelse eller optagelse af lån og til afviklingen af fællesforetagendet
  - j) at fastlægge bestemmelserne for tilståelse af ret til adgang til materielle og immaterielle formuegenstande, der ejes af fællesforetagendet
  - k) at fastsætte reglerne og procedurerne for indgåelse af aftaler, der er nødvendige for gennemførelsen af "planen"
  - l) at godkende ethvert forslag, der medfører en væsentlig ændring i SESAR-projektets gennemførelse og i arbejdsprogrammet
  - m) at udøve sådanne beføjelser og udføre sådanne opgaver, herunder oprettelse af hjælpeorganer, som måtte være nødvendige for gennemførelsen af SESAR-projektet.
2. Bestyrelsen afholder mindst to møder om året. Ekstraordinære møder afholdes enten efter anmodning fra en tredjedel af bestyrelsesmedlemmerne, som repræsenterer mindst 30 % af stemmerne, eller efter anmodning fra Fællesskabet eller den administrerende direktør.

Møderne holdes almindeligvis på fællesforetagendets hjemsted.

Medmindre der i særlige tilfælde træffes anden afgørelse, deltager den administrerende direktør i møderne.

3. Bestyrelsen vedtager selv sin forretningsorden.

#### *Artikel 6*

##### *Den administrerende direktør*

1. Den administrerende direktør varetager den daglige ledelse af fællesforetagendet og repræsenterer det i retlig henseende. Han eller hun udnævnes af bestyrelsen efter forslag fra Kommissionen. Han eller hun udfører sine opgaver i fuld uafhængighed.
2. Den administrerende direktør leder gennemførelsen af SESAR-projektet efter de retningslinjer, som bestyrelsen har opstillet, og er ansvarlig over for denne. Han eller hun forelægger bestyrelsen alle de oplysninger, den har brug for til udførelsen af sine opgaver.

3. Direktøren skal bl.a.:
- a) ansætte, lede og overvåge fællesforetagendets personale, herunder det i artikel 7, stk. 4, omhandlede personale
  - b) organisere, lede og føre tilsyn med fællesforetagendets medarbejdere
  - c) forelægge bestyrelsen forslag vedrørende organisationsplanen
  - d) udarbejde og regelmæssigt ajourføre fællesforetagendets virksomhedsplan og årlige arbejdsprogram og forelægge dem for bestyrelsen
  - e) udarbejde forslaget til det årlige budget, herunder stillingsfortegnelsen, og forelægge det for bestyrelsen
  - f) påse, at fællesforetagendets forpligtelser i henhold til kontrakter og aftaler, som det indgår, overholdes
  - g) sikre, at fællesforetagendets aktiviteter gennemføres i fuld uafhængighed og uden nogen form for interessekonflikt
  - h) udarbejde årsrapporten om de fremskridt, der er gjort i SESAR-projektet, og forelægge den for bestyrelsen
  - i) forelægge bestyrelsen den årlige resultatopgørelse og balance
  - j) forelægge bestyrelsen ethvert forslag, der medfører en væsentlig ændring i SESAR-projektets udformning.

*Artikel 7*  
*Fællesforetagendets personale*

- 1. Personalerammen er fastsat i stillingsfortegnelsen, som er anført i det årlige budget.
- 2. Fællesforetagendets medarbejdere ansættes på tidsbegrænsede kontrakter, som bygger på ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i De Europæiske Fællesskaber.
- 3. Fællesforetagendet afholder alle personaleudgifter.
- 4. Ethvert medlem af fællesforetagendet kan foreslå den administrerende direktør, at en eller flere af dets medarbejdere udstationeres ved fællesforetagendet. Hvis et sådant forslag godkendes, afholder det pågældende medlem udgifterne hertil, som kan udgøre et bidrag i naturalier i den i artikel 11, stk. 5, fastsatte betydning.  
  
Det personale, der er udstationeret ved fællesforetagendet, skal handle i fuld uafhængighed og er underlagt den administrerende direktørs tilsyn.
- 5. Bestyrelsen fastsætter gennemførelsesbestemmelser til denne artikel.

## *Artikel 8* *Aftaler*

Til udførelsen af de opgaver, der er fastlagt i artikel 1 i denne forordning, indgår fællesforetagendet en aftale med Eurocontrol, i henhold til hvilken:

- a) Eurocontrol udveksler resultaterne af definitionsfasen med fællesforetagendet
- b) Eurocontrol overdrages ansvaret for følgende opgaver, der skal gennemføres som led i ”planen”, og for forvaltningen af de dertil knyttede midler:
  - i) organisation af forsknings-, udviklings- og valideringsaktiviteter i overensstemmelse med fællesforetagendets arbejdsprogram
  - ii) styring af den fælles udvikling af det fremtidige system
  - iii) opfølgning af ”planen” og fremsættelse af forslag til eventuelle ændringer heraf
  - iv) ajourføring af konvergensindikatorer (europæisk konvergens- og gennemførelsesplan, lokal konvergens- og gennemførelsesplan)
  - v) kontakt med Organisationen for International Civil Luftfart.

## *Artikel 9* *Eksterne kontrakter*

1. Fællesforetagendet kan indgå kontrakter om tjenesteydelser og leverancer med virksomheder eller konsortier, bl.a. til udførelsen af de opgaver, der er anført i artikel 1, stk. 2, i denne forordning, jf. dog artikel 8.
2. Fællesforetagendet skal sørge for, at det i de i stk. 1 omhandlede kontrakter fastsættes, at Kommissionen på fællesforetagendets vegne har ret til at føre kontrol for at sikre sig, at Fællesskabets finansielle interesser beskyttes.
3. De i stk. 1 omhandlede kontrakter skal indeholde alle hensigtsmæssige bestemmelser om intellektuel ejendomsret, jf. artikel 17. For at undgå enhver form for interessekonflikt kan medlemmer, herunder også disses udstationerede personale i henhold til artikel 7, stk. 4, som er inddraget i fastlæggelsen af arbejder, der er omfattet af et udbud, ikke deltage i udførelsen af nævnte arbejder.

## *Artikel 10* *Arbejdsgrupper*

1. Til gennemførelsen af de opgaver, der er nævnt i artikel 1 i denne forordning, kan fællesforetagendet nedsætte et begrænset antal arbejdsgrupper til at udføre aktiviteter, der ikke allerede er udført på anden måde. Arbejdsgrupperne skal gøre brug af den ekspertise, fagfolk i sektoren for lufttrafikstyring besidder, og arbejde under iagttagelse af princippet om åbenhed.

2. De eksperter, der deltager i arbejdsgrupperne, må ikke høre til fællesforetagendets personale.
3. Formandskabet i arbejdsgrupperne varetages af en repræsentant for fællesforetagendet.

*Artikel 11*  
*Finansielle bestemmelser*

1. Fællesforetagendets indtægter stammer fra medlemmernes bidrag og en eventuel andel af luftfartsafgifterne i henhold til artikel 15, stk. 3, litra e), andet led, i forordning (EF) nr. 550/2004.
2. Til iværksættelsen af fællesforetagendets aktiviteter indbetaler de stiftende medlemmer et første bidrag på mindst 10 millioner euro inden for en frist på ét år fra fællesforetagendets oprettelse.
3. De i artikel 1, stk. 2, andet og tredje led, omhandlede medlemmer forpligter sig til at indbetale et første bidrag på mindst 10 millioner euro inden for en frist på ét år regnet fra det tidspunkt, hvor deres tiltrædelse af fællesforetagendet godkendes. Beløbet nedsættes til 5 millioner euro for de medlemmer, der tiltræder fællesforetagendet inden for de første 12 måneder efter dets oprettelse.

For virksomheder, som tiltræder individuelt eller i fællesskab og kan betegnes som små eller mellemstore virksomheder i henhold til Kommissionens henstilling af 6. maj 2003 vedrørende definitionen af små og mellemstore virksomheder<sup>25</sup>, nedsættes dette beløb til 250 000 euro, uanset tidspunktet for deres tiltrædelse.

4. Bestyrelsen træffer afgørelse om de beløb, som hvert enkelt medlem skal frigøre i forhold til de bidrag, som det pågældende medlem har forpligtet sig til at betale, og fastlægger fristen for medlemmernes indbetaling af bidrag.
5. Der er mulighed for bidrag i form af naturalier. De vil blive evalueret med hensyn til deres værdi og deres nytte i forhold til virkeliggørelsen af fællesforetagendets opgaver.
6. Bestyrelsen fremsætter forslag til Kommissionen om niveauet og beregningsgrundlaget for den i stk. 1 omhandlede andel af luftfartsafgifterne.
7. Ethvert medlem af fællesforetagendet, som ikke overholder sine forpligtelser med hensyn til bidrag i naturalier, eller som ikke frigør det skyldige beløb inden for den fastsatte frist, vil i en periode på seks måneder efter udløbet af nævnte frist miste sin stemmeret i bestyrelsen, indtil det har opfyldt sine forpligtelser. Hvis det pågældende medlem ved udløbet af denne periode på seks måneder fortsat ikke har opfyldt sine forpligtelser, ophæves dets medlemskab.

---

<sup>25</sup> EFT L 124 af 20.5.2003, s. 36.

*Artikel 12*  
*Indtægter*

1. Alle fællesforetagendets indtægter skal anvendes til at fremme de opgaver, der er anført i artikel 1 i denne forordning. Der kan ikke foretages udbetalinger til medlemmerne af fællesforetagendet i form af deling af fællesforetagendets eventuelle overskud i indtægterne i forhold til udgifterne, jf. dog artikel 23.
2. Eventuelle renter af de bidrag, medlemmerne har indbetalt, betragtes som fællesforetagendets indtægter, uden at dette berører de bestemmelser, der gælder for Fællesskabets bidrag.

*Artikel 13*  
*Finansielle bestemmelser*

1. De finansielle bestemmelser for fællesforetagendet vedtages af bestyrelsen.
2. Formålet med de finansielle bestemmelser er at sikre en økonomisk og sund finansiel forvaltning af fællesforetagendet.
3. De finansielle bestemmelser skal være i overensstemmelse med de overordnede principper og regler i forordning (EF, Euratom) nr. 2343/2002 og skal bl.a. indeholde de vigtigste regler vedrørende:
  - a) udformningen af og strukturen i overslaget over SESAR-projektets omkostninger og det årlige budget
  - b) gennemførelsen af det årlige budget og den interne finanskontrol
  - c) betalingsmåden for bidragene fra fællesforetagendets medlemmer
  - d) regnskabsføringen og forelæggelsen af regnskaber og opgørelser over beholdninger og inventar samt udarbejdelsen og forelæggelsen af årsregnskabet
  - e) udbudsproceduren, baseret på ikke-diskrimination af de lande, der er medlemmer af fællesforetagendet, og projektets fællesskabskarakter, samt indgåelsen af og vilkårene for kontrakter og ordrer på fællesforetagendets vegne.
4. Gennemførelsesbestemmelserne, der giver Kommissionen mulighed for at sikre sig, at dens forpligtelser i henhold til artikel 274 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab overholdes, præciseres i en aftale mellem fællesforetagendet og Kommissionen.

*Artikel 14*  
*Gennemførelse af og kontrol med budgettet*

1. Regnskabsåret svarer til kalenderåret.

2. Direktøren skal inden den 31. marts hvert år forelægge medlemmerne et overslag over SESAR-projektets omkostninger, som er godkendt af bestyrelsen.

Overslaget over projektomkostningerne skal indeholde et overslag over de årlige udgifter for de følgende to år. I dette overslag skal de forventede indtægter og udgifter for det første af disse to år (foreløbigt budgetforslag) anføres så detaljeret, som det er nødvendigt af hensyn til hvert medlems interne budgetprocedure i forhold til dets finansielle bidrag til fællesforetagendet. Direktøren giver medlemmerne alle supplerende oplysninger, der er nødvendige med henblik herpå.

3. Medlemmerne meddeler straks direktøren deres bemærkninger til overslaget over SESAR-projektets omkostninger og i særdeleshed til overslaget over forventede indtægter og udgifter i det følgende år.
4. På grundlag af det godkendte overslag over SESAR-projektets omkostninger og under hensyntagen til medlemmernes bemærkninger udarbejder direktøren budgetforslaget for det følgende år og forelægger det for bestyrelsen til vedtagelse inden den 30. september.
5. Senest to måneder efter hvert regnskabsårs afslutning forelægger direktøren den årlige resultatopgørelse og balance for det foregående år for De Europæiske Fællesskabers Revisionsret. Den af Revisionsretten foretagne revision skal være baseret på regnskaber og foretages på stedet.
6. Direktøren forelægger bestyrelsen den årlige resultatopgørelse og balance til godkendelse med et flertal på 75 % af de afgivne stemmer sammen med Revisionsrettens beretning. Direktøren er berettiget og, hvis han anmodes herom af bestyrelsen, forpligtet til at fremsætte bemærkninger til beretningen.
7. Revisionsretten fremsender sin beretning til fællesforetagendets medlemmer.

#### *Artikel 15*

##### *Dokumenter, som skal udarbejdes*

1. Virksomhedsplanen skal indeholde en detaljeret plan for udførelsen af alle SESAR-projektets elementer. Den udarbejdes for treårige perioder og ajourføres regelmæssigt.
2. Der udarbejdes hvert år et årligt arbejdsprogram for en periode på 12 måneder med en beskrivelse af fællesforetagendets aktiviteter, tidsplan og omkostninger i den pågældende periode.
3. I årsrapporten skal der gøres rede for fremskridtene i SESAR-projektet, specielt med hensyn til tidsplan, omkostninger og resultater af projektet.

#### *Artikel 16*

##### *Beskyttelse af Fællesskabets finansielle interesser*

1. Kommissionen har gennem effektiv kontrol ret til at sikre sig, at Fællesskabets finansielle interesser beskyttes. Hvis Kommissionen eventuelt konstaterer



uregelmæssigheder, forbeholder den sig ret til at nedsætte eller suspendere enhver senere udbetaling til fællesforetagendet.

2. Ethvert beløb, der er nedsat eller suspenderet i henhold til stk. 1, skal svare til beløbet for de uregelmæssigheder, som Kommissionen rent faktisk har konstateret.

#### *Artikel 17 Ejendomsret*

Fællesforetagendet er ejer af alle materielle og immaterielle formuegenstande, som er skabt, eller som det har fået overdraget til SESAR-projektets gennemførelsesfase.

#### *Artikel 18 Åbenhed og behandling af dokumenter*

Bestyrelsen vedtager regler for behandlingen af dokumenter med henblik på at forene sikkerhed, forretningshemmelighed og aktindsigt. I disse regler skal der, hvor det er relevant, tages hensyn til de principper og begrænsninger, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001<sup>26</sup>.

#### *Artikel 19 Forholdsregler mod svig*

1. I forbindelse med bekæmpelse af svig, korrupsion og andre ulovlige handlinger anvendes bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999<sup>27</sup>.
2. Fællesforetagendet tiltræder den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om de interne undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF)<sup>28</sup> og fastlægger straks de relevante bestemmelser, som skal gælde for alle fællesforetagendets medarbejdere.
3. Revisionsretten og OLAF kan om nødvendigt foretage kontrol på stedet hos modtagerne af midler fra fællesforetagendet samt hos de medarbejdere, som er ansvarlige for tildelingen af disse midler.

#### *Artikel 20 Ansvar*

1. Fællesforetagendet har alene ansvaret for sine forpligtelser.
2. For fællesforetagendets ansvar i kontraktforhold gælder de relevante kontraktretlige bestemmelser og den lovgivning, der finder anvendelse på den pågældende kontrakt.

---

<sup>26</sup> EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

<sup>27</sup> EFT L 136 af 31.5.1999, s. 1.

<sup>28</sup> EFT L 136 af 31.5.1999, s. 15.

3. Enhver udbetaling fra fællesforetagendet med henblik på at opfylde det i stk. 2 omhandlede ansvar og omkostningerne og udgifterne i forbindelse dermed betragtes som fællesforetagendets udgifter.
4. Den administrerende direktør foreslår bestyrelsen at tegne de nødvendige forsikringer, og fællesforetagendet tegner sådanne forsikringer, som bestyrelsen pålægger det at tegne.

*Artikel 21  
Fortrolighed*

Fællesforetagendet sikrer beskyttelse af følsomme oplysninger, hvis uautoriserede videregivelse vil kunne skade de kontraherende parters interesser. Det anvender de sikkerhedsprincipper og minimumsregler, som er defineret og iværksat ved Rådets afgørelse 2001/264/EF<sup>29</sup>.

*Artikel 22  
Fællesforetagendets varighed*

1. Fællesforetagende oprettes for perioden frem til den 31. december 2013.  
  
Afhængigt af de fremskridt, der gøres under gennemførelsen af fællesforetagendets opgaver som defineret i artikel 1 i denne forordning, kan denne periode forkortes eller forlænges ved en ændring af disse vedtægter.
2. Afhængigt af de fremskridt, der opnås under virkeliggørelsen af målene i virksomhedsplanen og ajourføringerne heraf, vil Kommissionen ved udløbet af den i stk. 1 omhandlede periode foreslå Rådet, at alle eller en del af de materielle eller immaterielle formuegenstande, som fællesforetagendet ejer, overføres til et andet organ.

*Artikel 23  
Afvikling af fællesforetagendet*

Til at forestå afviklingen af fællesforetagendet udpeger bestyrelsen en eller flere likvidatorer, som handler i overensstemmelse med bestyrelsens afgørelser.

*Artikel 24  
Gældende lov*

Lovgivningen i den stat, hvor fællesforetagendet har hjemsted, finder anvendelse på alle områder, som ikke er omfattet af disse vedtægter.

---

<sup>29</sup> EFT L 101 af 11.4.2001, s. 1. Senest ændret ved afgørelse 2005/571/EF (EUT L 193 af 23.7.2005, s. 31).

## FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

### 1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Rådets forordning om oprettelse af et SESAR-fællesforetagende.

### 2. ABM-/ABB-RAMME

Politikområder og dermed forbundne aktiviteter:

Aktivitet: Land-, sø- og lufttransport

Mål: At sikre virkeliggørelsen af det indre marked for transporttjenester

### 3. BUDGETPOSTER

#### 3.1. Budgetposter (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B.A-poster)), herunder:

Ifølge den nuværende opdeling:

**06.0301** - Finansiell støtte til projekter af fælles interesse i det transeuropæiske transportnet

**06.0601** - Energi- og transportrelateret forskning – Luftfart og rumfart

#### 3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkninger varighed: 2007-2013

#### 3.3. Budgetoplysninger (indsæt om nødvendigt flere rækker):

Budgetpost	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlande	Udgifts-område i de finansielle overslag
<b>06.0301</b>	IOU	OB <sup>30</sup>	NEJ	JA	NEJ	Nr. 1A
<b>06.0601</b>	IOU	OB	NEJ	JA	NEJ	Nr. 1A

### 4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

#### 4.1. Finansielle ressourcer

##### 4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

En eventuel ændring af de årlige beløb, der skal finansieres over fællesskabsbudgettet, skal godkendes under drøftelserne i forbindelse med

---

<sup>30</sup> Opdelte bevillinger.

budgetproceduren for det pågældende år og fortsat ligge under de lofter, der vil blive vedtaget for "projekter af fælles interesse" i forbindelse med beslutningerne vedrørende forslag KOM(2004) 475 endelig.

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År 2007	2008	2009	2010	2011	2012 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------------	------	------	------	------	----------------	-------

#### Driftsudgifter<sup>31</sup>

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a							
06.0301			3,000	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	303,000
06.0601			0	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	300,000
Betalingsbevillinger (BB)		b							
06.0301			2,000	26,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000
06.0601			0	25,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000

#### Administrative udgifter inden for referencebeløbet<sup>32</sup>

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	=	=	=	=	=	=	=
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

#### SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Betalingsbevillinger		b+c	2,000	51,000	100,000	100,000	100,000	250,000	603,000

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet<sup>33</sup>

#### Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562	2,075
Andre administrative udgifter end udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e	pm	pm	pm	0,200	pm	0,400	0,600

<sup>31</sup> Udgifter, som ikke henhører under kapitel 06 01 i afsnit 06.

<sup>32</sup> Udgifter inden for artikel 06 01 04 i afsnit 06.

<sup>33</sup> Andre udgifter inden for artikel 06 01 ud over artikel 06 01 04 og 06 01 05.

<b>FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer</b>		a + c + d + e	3,389	100,281	100,281	100,481	100,281	200,962	605,675
<b>BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer</b>		b+c+d+e	2,389	51,281	100,281	100,481	100,281	250,962	605,675

### Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering fra flere organer):

*i mio. EUR (tre decimaler)*

Samfinansierende organ		År 2007	2008	2009	2010	2011	2012 og ff.	I alt
EUROCONTROL		3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Andre medlemmer af fællesforetagendet og opkrævet andel af luftfartsafgift *	f	0	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	600,000
<b>FB I ALT, inkl. samfinansiering</b>	<b>a+c+d+e+f</b>	<b>6,389</b>	<b>300,281</b>	<b>300,281</b>	<b>300,481</b>	<b>300,281</b>	<b>601,162</b>	<b>1.808,875</b>

#### 4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

Den foreslåede fællesskabsfinansiering er forenelig med forslag KOM(2004) 487 endelig, med forbehold af den endelige godkendelse af de finansielle overslag for 2007-2013.

De referencebeløb, der skal finansieres via TEN- og FTU-programmerne, er indbefattet i beløbene i forslagene **KOM (2004) 475 endelig** og **KOM (2005)119**.

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale<sup>34</sup> (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

<sup>34</sup> Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

#### 4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtsiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - Virkningerne på indtægterne er som følger:

**NB: Alle enkeltheder og bemærkninger vedrørende metoden for beregning af virkningerne på indtægterne anføres i et særskilt bilag.**

*mio. EUR (1 decimal)*

Budgetpost	Indtægter	Forud for aktionen [År n-1]	Efter aktionens iværksættelse						
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>35</sup>	
	a) Indtægter i faste priser								
	b) Ændringer i indtægterne	Δ							

(Angiv hver relevant indtægtsbudgetpost og indsæt flere rækker i tabellen, hvis der er virkninger for flere budgetposter)

#### 4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Årlige behov	År 2007	2008	2009	2010	2011	2012 og ff.
Personaleressourcer i alt	4	3	3	3	3	3 pr. år

### 5. SÆRTRÆK OG MÅL

Baggrunden for forslaget er beskrevet i begrundelsen. I denne del af finansieringsoversigten anføres følgende specifikke supplerende oplysninger:

#### 5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

SESAR-projektet er opdelt i en definitionsfase (2004-2007) og en gennemførelsesfase (2008-2020), der igen er opdelt i 2 etaper: udvikling (2008-2013) og implementering (2014-2020). Gennemførelsesfasens nøjagtige omfang vil afhænge af definitionsfasen. **Fællesforetagendet deltager kun i gennemførelsesfasens udviklingsaktiviteter.** Kommissionens meddelelse om SESAR-projektet indeholder nærmere oplysninger herom.

<sup>35</sup> Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. aktionen varer længere end 6 år.

## 5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslaget sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Fællesskabet samfinansierer allerede sammen med Eurocontrol definitionsfasen inden for rammerne af FTU-programmet på transportområdet. Uden Fællesskabets deltagelse ville man ikke have kunnet lanceret denne fase, eller der ville være opstået store forsinkelser, som kunne skade projektet.

De offentlige myndigheders deltagelse i gennemførelsesfasen tilfører projektet en strategisk og institutionel dimension. Dette er fuldt ud i overensstemmelse med Lissabon-strategien, idet der skabes et offentligt-privat partnerskab på forskningsområdet. Kommissionen sikrer i kraft af sine reguleringsbeføjelser sammenhængen med lovgivningen om det fælles luftrum og sørger for en effektiv og hurtig beslutningstagning, som af afgørende for moderniseringen af lufttrafikstyringen i Europa.

Fællesskabets finansielle deltagelse er et vigtigt incitament for industrien, som ikke ville kunne finansiere moderniseringen af systemet alene og samtidig afholde driftsudgifterne til det nuværende system.

## 5.3. Mål, forventede resultater med dertil knyttede indikatorer for forslaget set i forbindelse med ABM-rammen

SESAR-projektet medvirker til at opfylde ABM-målet om at fuldføre det indre marked for energi- og transporttjenester og sikre gennemførelsen heraf under aktiviteten ”Land-, sø- og lufttransport”.

Formålet med SESAR-projektet er at modernisere det europæiske lufttrafikstyringssystem. Formålet med fællesforetagendet er at organisere og koordinere projektet således, at man samler forsknings- og udviklingsindsatserne i Det Europæiske Fællesskab.

Projektets definitionsfase er allerede i gang og vil i 2007 munde ud i *planen for modernisering af lufttrafikstyringen i Europa*. **Denne plan vil indeholde grundelementerne for fastlæggelsen af fællesforetagendets operationelle mål.** Planen vil fastlægge det nye systems præstationsbehov i 2020 og videre frem og identificere løsninger for oprettelsen af et harmoniseret og globalt set interoperabelt lufttrafikstyringssystem. Den vil indeholde arbejdsprogrammet for forsknings-, udviklings- og valideringaktiviteterne samt en detaljeret oversigt over omkostninger og prioriteter i udviklings- og implementeringsfaserne.

Derfor er det ikke muligt at definere de operationelle mål og fastlægge præcise indikatorer, før moderniseringsplanen er udarbejdet.

Der kan dog allerede nu identificeres en række ”specifikke” mål:

- Oprettelse af fællesforetagendet, oprettelse af forvaltningsorganerne, ansættelse af personale
- Organisation og koordination af projektgennemførelsen i overensstemmelse med moderniseringsplanen

–Organisation af forsknings-, udviklings- og validerings- og undersøgelsesaktiviteterne under fællesforetagendet

–Organisation af udbud med henblik på udvikling af fælles produkter.

Der kan på nuværende stadium forudses følgende indikatorer: oprettelse af forvaltningsstrukturen (indretning af hovedsædet, indsættelse af bestyrelsen, vedtagelse af forretningsordenen og de finansielle bestemmelser, ansættelse af den administrerende direktør og personalet); igangsætning af aktiviteter (udarbejdelse af arbejdsprogrammet, indgåelse af aftalen med Eurocontrol, indkaldelse af medlemmernes finansielle forpligtelser); videreførelse af aktiviteterne og evaluering heraf (tiltrækning af andre medlemmer, lancering af udbud, udarbejdelse af resultatrapporter, benchmarking med USA).

#### **5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)**

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder<sup>36</sup> der er valgt til gennemførelse af aktionen.

Central forvaltning

Direkte af Kommissionen

Indirekte ved delegation til:

Forvaltningsorganer

Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen

Nationale offentlige organer/organer med forpligtelse til offentlig tjeneste

Fælles eller decentral forvaltning

med medlemsstaterne

med tredjelande

Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)

## **6. OVERVÅGNING OG EVALUERING**

### **6.1. Overvågningssystem**

Udkastet til fællesforetagendets vedtægter indeholder specifikke bestemmelser om intern kontrol.

---

<sup>36</sup> Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.



## **6.2. Evaluering**

### *6.2.1. Forhåndsevaluering*

Konsekvensanalysen, der er knyttet som bilag til dette forslag, og som bygger på en forberedende cost/benefit-analyse af SESAR-projektet og forvaltningen deraf, indeholder allerede i vid udstrækning de elementer, der kræves i en forhåndsevaluering af oprettelsen af SESAR-fællesforetagendet.

Af de årsager, der er anført i punkt 5, vil grundelementerne for fastlæggelsen af fællesforetagendets operationelle mål imidlertid ikke være til rådighed før i 2007. Da det således ikke er muligt at foretage en udtømmende forhåndsevaluering af projektet på nuværende stadium, vil Kommissionen færdiggøre sin evaluering i slutningen af definitionsfasen.

### *6.2.2. Forholdsregler efter en midtvejs-/efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)*

Ikke relevant

### *6.2.3. Vilkaerne for fremtidige evalueringer og deres hyppighed*

Den interne evaluering af fællesforetagendet sker i form af en årsrapport, hvori der gøres rede for fremskridtene i projektet.

Desuden evaluerer Kommissionen hvert 3. år forordningens gennemførelse og de opnåede resultater. Der er også forudset en afsluttende evaluering.

## **7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG**

Fællesforetagendets vedtægter indeholder specifikke bestemmelser om forholdsregler mod svig.

## 8. RESSOURCER

### 8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål

*Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)*

Beskrivelse af mål, aktioner og output	Type output	Gen. snit. omkostn.	År 2007		År 2008		År 2009		År 2010		År 2011		År 2012 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
MÅL nr. 1 <sup>37</sup> Oprettelse af fællesforetagendet				1												1
Subtotal mål 1	=	=		1												1
MÅL nr. 2 <sup>38</sup> Organisation og koordination af projektgennemførelsen				2		4		4		4		4		8		26
Subtotal mål 2	=	=		2		4		4		4		4		8		26

<sup>37</sup> Som beskrevet under punkt 5.3.

<sup>38</sup> Som beskrevet under punkt 5.3.

MÅL nr. 3																
Organisation af det tekniske arbejde																
Subtotal mål 3	=	=		0		48		48		48		48		96		288
MÅL nr. 4																
Organisation af udbud																
Subtotal mål 4	=	=		0		48		48		48		48		96		288
SAMLEDE OMKOSTNINGER	=	=		3		100		100		100		100		200		603

Beløbene i tabel 8.1 er vejledende. Efter projektets definitionsfase vil der blive fastlagt mere præcise tal.

## 8.2. Administrative udgifter

### 8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af aktionen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer ( <b>antal stillinger/fuldtidsækvivalenter</b> )					
		År 2007	År 2008	År 2009	År 2010	År 2011	2012-2013
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte <sup>39</sup> (06 01 01)	A*/AD	2	1	1	1	1	2
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	2
Personale <sup>40</sup> , der finansieres over art. 06 01 02		1	1	1	1	1	2
Andet personale <sup>41</sup> , der finansieres over art. 06 01 04/05		=	=	=	=	=	=
<b>I ALT</b>		4	3	3	3	3	6

### 8.2.2. Opgavebeskrivelse

- Forberedelser til oprettelsen af fællesforetagendet
- Kontakter med de forskellige politiske, økonomiske, tekniske og sociale aktører
- Forvaltning af EF-tilskud

### 8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

(Hvis der er tale om mere end en kilde, angives antal stillinger fra hver kilde)

- 2 stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af projektet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n

<sup>39</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>40</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>41</sup> Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

- 1 stilling, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- 1 stilling, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for forvaltningstjenesten (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (06 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

Ikke relevant

*i mio. EUR (tre decimaler)*

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
<b>1. Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)</b>	=	=	=	=	=	=	=
Forvaltningsorganer <sup>42</sup>							
Anden teknisk og administrativ bistand	=	=	=	=	=	=	=
- intern							
- ekstern							
<b>Teknisk og administrativ bistand i alt</b>	0	0	0	0	0	0	0

<sup>42</sup> Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

8.2.5. *Finansielle omkostninger ved personaleressourcer og dermed forbundne omkostninger, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

*i mio. EUR (tre decimaler)*

Arten af personaleressourcer	År 2007	År 2008	År 2009	År 2010	År 2011	År 2012 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (06 01 01)	0,324	0,216	0,216	0,216	0,216	0,432
Personale, der finansieres over art. 06 01 02 (END)	0,065	0,065	0,065	0,065	0,065	0,130
<b>Omkostninger ved personale- ressourcer og dermed forbundne omkostninger (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>	<b>0,389</b>	<b>0,281</b>	<b>0,281</b>	<b>0,281</b>	<b>0,281</b>	<b>0,562</b>

**Beregning – tjenestemænd og midlertidigt ansatte**

*Der henvises om fornødent til punkt 8.2.1.*

Standardomkostning 108 000 EUR/år pr. ansat

**Beregning – personale, der finansieres over art. 06 01 02**

*Der henvises om fornødent til punkt 8.2.1.*

Omkostninger til en udsendt national ekspert:

Dagpenge 41.000 EUR/år

Rejser 4.000 EUR/år

Administrative udgifter 19.985 EUR/år

I alt 64.985 EUR/år => 65.000 EUR/år

8.2.6. *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

*i mio. EUR (tre decimaler)*

	År 2007	År 2008	År 2009	År 2010	År 2011	År 2012 og ff.	I ALT
06 01 02 11 01 – Tjenesterejser**	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
06 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
06 01 02 11 03 - Udvalg <sup>43</sup>							
06 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
06 01 02 11 05 - Informationssystemer							
<b>2. Andre forvaltningsudgifter i alt (06 01 02 11)</b>							
<b>3. Andre udgifter af administrativ karakter</b> (angiv hvilke, herunder budgetpost)  evalueringer 06.010503 - 06.010404***				0,200		0,600	0,800
<b>Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>				<b>0,200</b>		<b>0,600</b>	<b>0,800</b>

**Beregning – Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet**

\*\* Antallet af missioner, som det personale, Kommissionen har knyttet til projektet, vil foretage, vil afhænge af, hvor fællesforetagendet får hjemsted.

\*\*\* 2 mellemliggende og en afsluttende evaluering

**Behovet for menneskelige og administrative ressourcer vil blive dækket inden for den årlige tildeling til det forvaltende GD som led i den årlige bevillingsprocedure.**

<sup>43</sup> Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.