

Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergrvej 50
2450 København SV
Telefon + 45 3618 6000
Direkte + 45 3618 6288
Fax + 45 3618 6001
dcaa@slv.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Dato 6. januar 2012
j. nr. 11-2010-0101

Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens meddelelse om Ledelses- og incitamentsordninger med henblik på implementeringen af SESAR, den teknologiske søjle i det fælles europæiske luftrum

KOM(2011) 923 endelig

Resumé:

I Kommissionens meddelelse konstateres, at implementering og ibrugtagning af den teknologiske søjle i det fælles europæiske luftrum SESAR (Single European Sky ATM Research Programme) er et vigtigt skridt hen imod fuld gennemførelse af projektet for det fælles europæiske luftrum (Single European Sky - SES).

I henhold til masterplanen for SESAR vil implementering og ibrugtagningen samlet kræve investeringer for mere end 30 mia. Euro. 2/3 af de totale investeringer skal bæres af civile og militære luftrumsbrugere. Den sidste 1/3 skal bæres af de civile og militære ANSPer (Air Navigation Service Provider – f.eks. Naviair) og lufthavnsoperatører.

Kun en rettidig, koordineret og synkroniseret ibrugtagning, fuldt integreret i SES-projektet vil bidrage effektivt til at nå kommissionens projektmål for det fælles europæiske luftrum.

Kommissionen vil bl.a. gøre brug af "fælles projekter" som et middel til at sikre projektstyring og incitament til rettidig og synkroniseret implementering. Incitamentsmekanismer omfatter bl.a. målrettet finansiel støtte fra EU, der vil blive ydet gennem de eksisterende instrumenter, navnlig gennem Connecting Europe-faciliteten (CEF).

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen er fremsendt af Kommissionen den 22. december 2011. EU-Kommissionen lancerede i 2004 et ambitiøst initiativ med det formål at samle lufttrafikstyringen i Europa i ét fælles luftrum (Single European Sky – SES). For at etablere et fælles europæisk luftrum er der behov for at udvikle ny teknologi og nye

procedurer for at give Europa et high-performance lufttrafikstyringsystem. Derfor har Kommissionen som en del af SES-projektet etableret en teknologisk dimension kaldet "SESAR" (Single European Sky ATM Research Programme) SESAR skal således bidrage til håndtering af stigende behov for kapacitet samtidig med at sikkerheden forbedres, omkostningerne sænkes og den negative effekt på miljøet reduceres. Projektet er opdelt i tre faser:

1. Definitionsfasen (2004-2008)
2. Udviklingsfasen (2008-2013)
3. Implementerings- og ibrugtagningsfasen (2014-2020)

Et resultat af definitionsfasen er en plan for implementering af SESAR, den såkaldte "ATM Master Plan", som skal definere arbejdsprogrammet for implementeringen, og som omfatter forskellige implementeringsstrategier. ATM-masterplanen er desuden en samarbejdsorienteret ramme, der samler alle involverede parter.

I 2007 blev SESAR-fællesforetagendet (SESAR Joint Undertaking, SJU) oprettet som et offentlig-privat partnerskab (Public Private Partnership, PPP) med henblik på at forvalte SESAR-programmets udviklingsfase. Det har vist sig at være den passende organisering for forvaltning af SESAR-udviklingsfasen og for den rettidige gennemførelse af den europæiske ATM-masterplan.

Ibrugtagning af SESAR er et vigtigt skridt hen imod fuld gennemførelse af det fælles europæiske luftrum. Implementeringen af SESAR vil kræve samlede investeringer på over 30 mia. EUR. 2/3 af de totale investeringer skal bæres af civile og militære luftrumsbrugere. Den sidste 1/3 skal bæres af de civile og militære ANSPer (*Air Navigation Service Provider – f.eks. Naviair*) og lufthavnsoperatører. Implementeringen vil skabe betydelige kapacitetsmæssige fordele og forbedringer for det europæiske luftrum inden for sikkerhed, servicekvalitet og miljø.

Kommissionen anfører, at sker der en rettidig, synkroniseret implementering, vil det bidrage effektivt til at nå præstationsmålene for det fælles europæiske luftrum, herunder at tredoble den nuværende kapacitet og samtidig forbedre sikkerheden med en faktor 10, nedsætte luftfartsselskabernes omkostninger med 50 procent og mindske lufttransportens miljøpåvirkning med 10 procent pr. flyvning. Tabellen nedenfor giver et overblik over EU kommissionens vurdering af effekterne af ikke rettidig eller ikke synkroniseret implementering og ibrugtagning.

	Implementering af Sesar ifølge masterplanen	Konsekvenser, hvis implementeringen forsinkes i 10 år	Konsekvenser, hvis implementeringen ikke synkroniseres
Kumulative virkninger for EU's BNP	419 mia. EUR	-30 %	-28 %
Antal skabte job	328 000	-58 %	-22 %
Sparet CO ₂	50 mio. tons	-110 %	-70 %

Kommissionen vil bl.a. gøre brug af fælles projekter ("Common projects") til at fastlægge ledelsen af implementeringen og kanalisere incitament, herunder målrettet finansiel EU-støtte, af hensyn til en rettidig og synkroniseret implementering af SESAR i landene. Den finansielle støtte fra EU vil blive ydet gennem de eksisterende instrumenter, navnlig gennem Connecting Europe Facility (CEF) i overensstemmelse med retningslinjerne for de transeuropæiske transportnetværk (TEN-T). Connecting Europe Facility er en ordning, som tager sigte på at finansiere projekter, der kan udfylde hullerne i Europas energi-, transport- og digitalbasisnet.

Governance af implementering og ibrugtagningen af SESAR vil blive gennemført i tre niveauer (Det politiske niveau, Forvaltningsniveauet og Gennemførelsesniveauet), der sikrer en stærk politisk kontrol fra Kommissionens side, en effektiv implementering forvaltet gennem et forpligtende partnerskab med industrien, og en effektiv ledelse indenfor de enkelte implementeringsprojekter.

Kommissionen vil via teknisk ekspertise sikre, at industrimæssige spørgsmål behørigt behandles i masterplanen, og at passende forbindelser etableres og støtte bevares til standardiserings¹- og certificeringsorganer² samt fremstillingsindustri.

Kommissionen fortsætter med at støtte ICAO's (International Civil Aviation Organization) arbejde med at skabe ensartede standarder og det tekniske samarbejde med USA og Japan for at sikre, at de systemer, der benyttes til luftrumsstyring globalt set, vil kunne kommunikere og arbejde sammen.

Kommissionen vil udarbejde og vedtage vejledende materiale til fælles projekter, der definerer 3 niveauer (Det politiske niveau, Forvaltningsniveauet og Gennemførelsesniveauet) for governance og kriterier for gennemførelse af fælles projekter.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Ikke relevant.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring blandt medlemmerne af EU-specialudvalget for transport samt øvrige høringsparter med høringsfrist torsdag d. 12. januar 2012. Supplerende grund- og nærhedsnotat indeholdende høringssvar vil blive fremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Meddelelsen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser. I det omfang der iværksættes konkrete lovgiv-

¹ F.eks. EU's standardiseringsorganisationer, som omfatter Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering og Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation, organisationen for udstyr til den civile luftfart og Den Radiotekniske Kommission for Luftfartsteknik.

² F.eks. European Aviation Safety Agency (EASA) og International Civil Aviation Organization (ICAO).

ningsmæssige initiativer i forlængelse af meddelelsen, vil konsekvenserne for Danmark blive vurderet i den sammenhæng.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Det er regeringens foreløbige generelle holdning, at man tager meddelelsen til efterretning. Det er vigtigt, at den teknologiske del af Single European Sky (SES) implementeres fuldt ud, for at sikre at SES bliver en succes. Danmark vil arbejde for, at implementeringen og ibrugtagningen af SESAR vil ske så nænsomt som muligt i forhold til omkostninger for brugerne.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at meddelelsen tages til efterretning.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg er tidligere blevet orienteret om Kommissionens planer vedr. SESAR på følgende møder:

- 6. juni 2006: meddelelse (2005) 0235 vedrørende projektet for udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) og om oprettelse af SESAR-fællesforetagendet
- 1. juni 2007: meddelelse (2007) 0103, Statusrapport om udviklingen af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)
- 3. oktober 2008: meddelelse (2008) 0483 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)