



SESAR – Ett projekt för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten och bildandet av ett gemensamt företag

Näringsdepartementet

2006-01-26

Dokumentbeteckning

KOM(2005) 602 slutlig

Meddelande från kommissionen till rådet om ett projekt för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR) och om bildandet av det gemensamma företaget SESAR. Förslag till rådets förordning om bildandet av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR)

Sammanfattning

För att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum (European Single Sky) antog Europaparlamentet och rådet den 10 mars 2004 ett paket av förordningar. SESAR-projektet är en fortsättning av denna process och behandlar de tekniska aspekterna av det gemensamma luftrummet.

Kommissionen konstaterar i sitt meddelande att luftfarten är viktig för den europeiska sammanhållningen och tillväxten. Enligt aktuella prognoser kommer flygtrafiken i Europa att mer än fördubblas under de närmaste 20 åren, i vissa regioner tredubblas. Detta har gjort att en utveckling av infrastrukturen för luftfarten har blivit ett prioriterat område när det gäller att säkra Europas tillväxt.

Dagens flygledningstjänstsystem i Europa är föråldrat, kostnadsdrivande och fragmentiserat. För att kunna garantera säkerheten för flygtrafiken under de kommande åren måste nya tekniska lösningar och industritillverkad utrustning tas fram för att utgöra den nya generationen av flygledningstjänsten i Europa. Ett gemensamt system förväntas ge positiva

Syftet med SESAR-projektet är att bygga upp en ny flygledningsstruktur inom gemenskapen som främjar en säker och miljövänlig utveckling av flygtransporterna och som drar nytta av de tekniska framsteg som gjorts inom ramen för andra program, t.ex. Galileo.

SESAR består av två faser, utformningsfasen 2005-2007 (som alltså redan är påbörjad) och genomförandefasen 2008-2020. Genomförandefasen består i sin tur av två steg, utveckling (2008-2013) respektive installation (2014-2020). Grundarna av projektet är gemenskapen och Eurocontrol men ett stort antal aktörer från industrin förutses delta i projektet, såväl tekniskt som finansiellt.

Kommissionen anser att det är nödvändigt att en juridisk person bildas som svarar för samordningen och förvaltningen av de medel som kommer att avsättas för projektet under genomförandefasen. Förslaget till förordning avser förutsättningarna och formerna för bildandet av det gemensamma företaget (SESAR).

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Förslaget innehåller ett antal artiklar om bildandet av det gemensamma företaget samt, i bilaga, förslag till företagets stadgar.

Företaget skall heta SESAR och verka fram till och med den 31 december 2013, dvs. fram till installationen av systemen (från och med denna tidpunkt avses det gemensamma företaget omvandlas till en organisation av huvudsakligen privat karaktär samtidigt som luftfartssektorn övertar hela finansieringen). Syftet är att främja moderniseringen av den europeiska flygledningstjänsten genom att förena forsknings- och utvecklingsarbetet i gemenskapen. Företaget skall organisera och samordna genomförandet av projektet (också kallat SESAR) i enlighet med den plan som Eurocontrol upprättat. Företaget skall ha sitt säte i Bryssel. (art. 1)

Företaget bör betraktas som en internationell organisation enligt bestämmelserna i artikel 15.10 andra strecksatsen i rådets direktiv 77/388/EEG och artikel 23.1 andra strecksatsen i direktiv 92/12/EEG. Medlemsstaterna skall undanta företaget från annan skatt än mervärdesskatt och punktskatter. Företaget skall undantas från registrerings- och företagsskatt och andra liknande skatter. Lönerna till företagets anställda skall inte underkastas nationell inkomstskatt. (art. 2)

Företaget skall finansieras med bidrag från dess medlemmar samt eventuellt genom avgifter på flygtrafik. Gemenskapens bidrag skall komma från

budgetarna för ramprogrammen för forskning och utveckling respektive transeuropeiska nät. (art. 4)

2005/06:FPM39

Den kommitté som inrättades i samband med beslutet om det gemensamma europeiska luftrummet skall regelbundet informeras om det gemensamma företags verksamhet. (art. 5)

I utkastet till stadgar anges att, utöver gemenskapen (företräd av kommissionen) och Eurocontrol, kan även andra aktörer bli medlemmar i företaget, nämligen Europeiska investeringsbanken, tredjeländer samt andra offentliga och privata företag eller organ.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Inga.

1.3 Budgetära konsekvenser

Inga statsfinansiella konsekvenser förutses. Offentliga medel från gemenskapen och Eurocontrol tas inom befintliga ramar. Vad beträffar gemenskapsfinansieringen avses medel tas från ramprogrammet för forskning och utveckling samt programmet för de transeuropeiska transportnäten. Medel kan därutöver, enligt förslaget, komma ifråga genom särskilda avgifter från luftfartssektorn samt från andra medlemmar av det gemensamma företaget.

Under utvecklingsfasens första steg (2008-2013) beräknas EU bidra med ca 100 miljoner euro årligen, lika mycket beräknas komma från vardera Eurocontrol och luftfartssektorn.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige delar uppfattningen att flygtrafikledningssystemen i Europa behöver konsolideras och moderniseras av både säkerhets- och miljöskäl. Det är emellertid inte självklart att ett projekt av detta slag nödvändigtvis är det bästa sättet att åstadkomma de önskade effekterna. En mekanism bör byggas in i projektet som gör det möjligt att ta ställning till resultatet av utformningsfasen innan man går in i utvecklingsfasen.

Nuvarande förslag kan innebära att medlemsstaternas *insyn och inflytande* i företaget inte är tillräcklig. Utformningen av förslaget bör i den delen eventuellt ändras för att tydliggöra att medlemsstaterna har tillräcklig insyn och möjligheter till kontroll och styrning av projektet.

Beträffande *finansieringen* anför av kommissionen bl.a. att medel skall kunna tillföras via högre avgifter från luftfarten. Sverige hyser tveksamheter till detta och menar att om det framgent skall övervägas bör först

föresättningar och formerna för sådana avgifter redovisas. Det bör vidare tydligare redovisas hur mycket medel som gemenskapen, via sina program, tilldelar andra trafikslag för att kunna bedöma huruvida de totala ramarna för SESAR ligger på en rimlig nivå, sett från ett trafikslagsövergripande perspektiv. I övrigt bör Sverige verka för en effektiv användning av resurserna under hela projektets gång.

Mer detaljerade ståndpunkter, bl.a. avseende de delar i utkastet till förordning som berör skattefrågor men även på utkastet till det gemensamma företagets stadgar, kommer att utvecklas underhand.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

En första genomgång och diskussion har genomförts i rådets transportarbetsgrupp. Initialt kan sägas att det råder tämligen stor enighet om att de skäl kommissionen anger till varför man tagit initiativet är riktiga.

En majoritet av medlemsstaterna tycks anse att bildandet av ett gemensamt företag är ett effektivt sätt att driva frågan samtidigt som några medlemsstater givit uttryck för att SESAR inte självklart är det bästa alternativet. De problem som flera medlemsstater inledningsvis gett uttryck för är dels behovet av bättre möjligheter till styrning och kontroll för de enskilda medlemsstaterna, dels finansieringsfrågan där många ifrågasätter att flygbolagen skall finansiera delar av projektet genom höjda luftfartsavgifter.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Ej kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Ej kända.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Fortsatt arbetet i rådets transportarbetsgrupp under första halvåret 2006. Eventuellt beslut om antagande av förordning vid transportrådet i juni 2006.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Fördragets artikel 171. Artikel 171 anger att gemenskapen kan bilda gemensamma företag eller andra organisationer som krävs för att effektivt genomföra gemenskapens program för forskning, teknisk utveckling och demonstration. Förfarandet kräver inte medbestämmande från Europaparlamentet utan endast att parlamentet hörs i frågan (art. 172).

Det kan nämnas att den rättsliga grunden och beslutsförfarandet är desamma som gällde för bildandet av det gemensamma företaget Galileo. 2005/06:FPM39

3.3 Fackuttryck/termer

Eurocontrol = Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst