



Transport- og Energiministeriet

Notat

Dato : 6. december 2005
J.nr. : 222-55
Sagsbeh. : ANC, lokaltf. 2 43 87
Org. enhed : 3. Kontor

Kommissionens meddelelse om projektet omkring udvikling af den nye generation af europæisk luftrafikstyringssystem (SESAR) og forslag til en Råds forordning om oprettelse af et fælles foretagende som skal forestå udviklingen af systemet, KOM (2005) 602 endelig

Notat om nærhedsprincippet

Forslaget er modtaget i rådssekretariatet den 29. november 2005 i en engelsk sprogversion.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 171 og skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter høring af Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg, jf. traktatens artikel 172.

Forslaget har til formål at oprette et fællesforetagende, som skal udvikle den nye generation af europæisk luftrafikstyringssystem (SESAR).

SESAR udgør det teknologiske element af det fælles europæiske luftrum, som er ved at blive ført ud i livet efter vedtagelsen i 2004 af fællesskabslovgivningen herom, jf. forordningerne 549/2004 ("rammeforordningen"), 550/2004 ("luftfartstjenesteforordningen"), 551/2004 ("luftrumsforordningen") og 552/2004 ("interoperabilitetsforordningen").

I sit forklarende memorandum nævner kommissionen, at det fælles europæiske luftrum i sin natur er overnational. Det indebærer særligt oprettelsen af funktionelle grænseoverskridende luftrumsblokke. Med sådanne luftrumsblokke er ruter og luftrumsstrukturer ikke længere defineret efter nationale grænser, men efter de reelle trafikstrømme. De nye luftrafikstyringssystemer, som særligt skal benyttes til det fælles europæiske luftrums funktionelle luftrumsblokke, kan ikke begrænses til nationale forhold. Endvidere vil de nye teknologier, der implementeres, kræve luftfartøjsudstyr, som ikke meningsfuldt kan begrænses til et rent nationalt teknologisk valg. Endelig er der en sådan uoverensstemmelse mellem luftfartøjsudstyret og hvad medlemsstaternes luftrafikstyringssystemer kan præstere, at harmonisering på europæisk plan er nødvendig.

Desuden nævner Kommissionen, at den industri, der leverer udstyr til de europæiske luftrafiktjenester arbejder i et nichemarked, hvor der stort set ikke findes "hyldevarer", eftersom hvert kontrolsystem er installeret og

tilpasset lokale forhold. Det medfører en høj enhedspris og påvirker industriens muligheder for investeringer i teknologisk nyskabelse, hvilket igen er en svaghed i forhold til den konkurrerende amerikanske industri, som drager fordel af et stort indre marked i USA.

På denne baggrund finder Kommissionen, at målene med forslaget ikke kan nås tilstrækkeligt på nationalt plan.

Endvidere finder Kommissionen, at et offentligt-privat partnerskab, som er nødvendigt for at maksimere de nødvendige synergier for nyskabelse og for at kunne samarbejde med tredjelande, kun kan etableres på europæisk niveau.

EU's ageren på området vil tillade rationalisering af udviklingsprogrammer og betydelig interoperabilitet mellem de installerede systemer, hvilket vil resultere i betydelige besparelser. Standardiseringen af systemer i Europa og udskiftningen af forældede teknologier vil også føre til betydelig forbedring af sikkerheden for lufttrafikstyringen i Europa.

Ydermere viser beregninger, at SESAR vil bidrage betydeligt til europæisk vækst og jobskabelse i Europa ved at forbedre lufttransportsaktiviteternes præstationsevne og forøge konkurrence-dygtigheden for den europæiske luftfartssektor.

Kommissionen anfører endelig, at der i forslaget kun indgår de forhold, som er nødvendige og formålstjenlige, og at forslaget således er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet udviklingen af den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem på grund af systemernes overnationale natur bedst kan løses på fællesskabsplan. Endvidere finder regeringen, at SESAR-projektet er af en størrelsesorden, der alene giver mening på fællesskabsniveau.