



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 25.11.2005
COM(2005)602 definitief

2005/0235(CNS)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD

**betreffende het project voor de realisering van een Europees nieuwe generatie
luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR) en de oprichting van de gemeenschappelijke
onderneming SESAR**

Voorstel voor een

VERORDENING VAN DE RAAD

**betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering
van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)**

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2005)1532}

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD

betreffende het project voor de realisering van een Europees nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR) en de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming SESAR

1. INLEIDING

De luchtvaart levert een bijdrage van 220 miljard euro tot het Europees bruto intern product en bezorgt 3,1 miljoen mensen werk. Door snel en efficiënt personen- en goederenvervoer bevordert zij ook in hoge mate de samenhang van Europa, en de toegankelijkheid van afgelegen gebieden.

De ontwikkelingsprognoses voor het luchtverkeer in Europa geven voor de komende 20 jaar meer dan een verdubbeling te zien, en in bepaalde regio's, zoals Midden-Europa, zelfs een verdrievoudiging¹.

Daarmee wordt de ontwikkeling van de Europese luchtvaartinfrastructuur voor de Europese groei een prioriteit. Deze hangt tevens af van de vorderingen van grote technologisch hoogwaardige industriële projecten, zoals GALILEO (satellietnavigatie) en ITER (kernfusie).

SESAR past in dit rijtje. Het project betekent de realisering van een Europees nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem. Waar het om gaat is technologieën, organisatievormen en industriële componenten te ontwikkelen die de komende 20 jaar de veiligheid en een goede doorstroming van het luchtverkeer in Europa en de wereld kunnen verzekeren.

SESAR is ook het antwoord van de Europese Gemeenschap op het advies van de Groep van hoog niveau voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de Adviesraad voor luchtvaartonderzoek in Europa (ACARE). Zij riepen op tot een « revolutie » op het gebied van luchtverkeersleiding, om Europa in staat te stellen het hoofd te bieden aan de uitdagingen van haar economische en sociale ontwikkeling.

Door de beslissende bijdrage die dit project zal leveren tot de groei van de luchtvaart in Europa past het in de doelstelling van Lissabon om van de Europese Unie « de meest competitieve en dynamische kenniseconomie ter wereld te maken »². De effectstudie heeft uitgewezen dat het project de groei van Europa en de schepping van hoogwaardige arbeidsplaatsen sterk zal bevorderen.

¹ Prognose van Eurocontrol.

² SESAR is opgenomen in verschillende bijdragen van de Commissie tot het Lissabon-proces.

Verder is het één van de door de Europese Raad³ aangewezen « infrastructuurprojecten van algemeen belang ».

2. LUCHTVERKEERSLEIDING : VAN ESSENTIEEL BELANG VOOR HET LUCHTVERKEER

De luchtverkeersleiding (CTA) draagt de zorg voor veiligheid en regelmaat van de vluchten. Zij is daarvoor nu hoofdzakelijk aangewezen op de zich op de grond bevindende middelen voor het controleren en leiden van vliegtuigen, met name van het werk van de luchtverkeersleiders. De piloten in hun cockpit zijn voor een groot deel aangewezen op de ogen van de luchtverkeersleiders, die aangeven welke routes zij moeten volgen.

2.1. Snelle verandering van de institutionele organisatie

De in maart 2004 vastgestelde verordening inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim⁴, waarvan de tenuitvoerlegging reeds een heel eind op weg is, voorziet in een grondige hervorming van de organisatie van de luchtvaartnavigatiediensten. Zij voorziet in een duidelijke rol en taakverdeling tussen de toezichhoudende instanties en dienstverleners en stelt grensoverschrijdende luchtruimblokken in. Door deze blokken gebeurt de vaststelling van de vliegroutes en ruimte-indeling niet meer aan de hand van grenzen, maar op grond van de operationele realiteit van het vliegverkeer.

Deze hervorming zal, met de invoering van nieuwe en efficiëntere werk- en besluitvormingsmethoden die gebaseerd zijn op overleg tussen de lidstaten en het bedrijfsleven, leiden tot een ingrijpende reorganisatie van de sector.

2.2. Veroudering van de infrastructuur

Hoewel de luchtvaart een grote vlucht neemt, en de prestaties van het verkeersleidingssysteem globaal zijn verbeterd, is er op het stuk van apparatuur en uitrusting nog niet zo veel gebeurd. De sterke toename van het luchtverkeer in de afgelopen 20 jaar is niet gepaard gegaan met een grondige modernisering van het luchtverkeersleidingssysteem. In de tijd van de informatiemaatschappij communiceren verkeersleider en piloot nog steeds mondeling en gebruiken zij dezelfde radiocommunicatiemiddelen als vroeger⁵. Terwijl de cockpit steeds meer wordt geautomatiseerd, moet de verkeersleider het bij zijn werk voornamelijk hebben van anticipatie van problemen en belemmeringen die zich zouden kunnen voordoen. Dat de in vergelijking met andere modaliteiten uitzonderlijke betrouwbaarheid en

³ Resoluties van de Raad van 24.10.1994 (94/C 309/02), van 17.11.1995 (95/C 317/01) en van 19.07.1999 (1999/C 222/01). Beschikking 1692/96/EG van het Parlement en de Raad van 23.07.1996. Voorstel van de Commissie COM(2004) 475 van 14.07.2004.

⁴ Verordening(EG) nr. 549/2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke. Verordening (EG) nr. 551/2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Verordening (EG) nr. 552/2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging.

⁵ Dit geeft wel veiligheidsproblemen in verband met de congestie van frequenties en de mogelijke misverstanden met betrekking tot elkaars instructies en handelingen.

veiligheid van het luchtvaartverkeer konden worden gehandhaafd, is voor een groot deel te danken aan belangrijke personeelsuitbreidingen, waardoor het verkeer beter kon worden gespreid, en de gezamenlijke inspanningen van alle Europese luchtverkeersleiders, terwijl de werkmethoden evenwel ongewijzigd bleven. Nu heeft de capaciteit een kritische grens bereikt en wordt een kwaliteitssprong noodzakelijk.

2.3. Technologische hervorming noodzakelijk

De huidige verouderde verkeersleidingssystemen met hun plaatselijk zeer specifieke eigenschappen lenen zich niet bepaald voor een snelle economische en betrouwbare ontwikkeling van de luchtvaart in Europa, terwijl de behoeften in deze sector wel volop aan het veranderen zijn :

- de passagier wil efficiënt, betaalbaar en zeer veilig vervoer,
- voor een harmonieuze ontwikkeling wordt rekening gehouden met het milieu een belangrijke eis,
- op 11 september 2001 is gebleken dat het vliegtuig een bedreiging kan worden voor de veiligheid van de bevolking.

Voor de ontwikkelingen die nodig zijn om met deze nieuwe zienswijze op luchtvervoer rekening te kunnen houden mag men niet het huidige systeem als uitgangspunt nemen :

- Bepaalde technologieën zijn al tientallen jaren oud en hebben de grens van hun ontwikkelingsmogelijkheden bereikt, zodat er niet meer ten volle profijt kan worden getrokken van de vooruitgang op het gebied van telecommunicatie en satellietnavigatie.
- Door dit gebrek aan technische ontplooiingsmogelijkheden zijn vooral de vliegtuigen gedwongen strakke, vooraf vastgelegde trajecten te volgen die niet optimaal zijn vanuit het oogpunt van energieverbruik of geluidsemissie.
- Door extreme aanpassing van de verschillende systemen aan de plaatselijke omstandigheden konden de luchthavens wel het hoofd bieden aan de verkeersdruk, maar werd het systeem als geheel versnipperd en werden technische en operationele interoperabiliteit bemoeilijkt.
- Op het gebied van luchtverkeersleiding verschillen de huidige uitrustings- en prestatieniveaus in de verschillende landen van de Unie sterk, en dit gaat ten koste van de prestaties van het systeem als geheel.

De ontwikkelingstendensen in de sector gaan niet noodzakelijkerwijs in de goede richting:

- De stijging van de kosten van het Europese verkeersleidingssysteem (momenteel ongeveer 7 miljard euro per jaar) verloopt voorlopig over het algemeen evenredig met de toename van het verkeer. Dus zal, wanneer er geen maatregelen worden genomen, volgens dit tendensscenario de luchtverkeersleiding in 2020 tussen de 14 en 18 miljard euro per jaar kosten.
- De veiligheid van de luchtvaart heeft mondiaal zo langzamerhand een zeer hoog niveau bereikt, maar een analyse van de veiligheidsgegevens in Europa wijst

daarentegen uit dat de afgelopen vijf jaar drie vliegtuigrampen direct verband hielden met tekortkomingen van de luchtverkeersleiding⁶. De analyse van de tendensen op het gebied van luchtverkeersincidenten blijft verder een verontrustend beeld geven. Ook al heeft de Gemeenschap een preventieve maatregel genomen met de oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, een organisatie die in de toekomst in de problematiek van de luchtverkeersveiligheid een centrale rol moet gaan spelen, het gevaar bestaat dat met de toenemende verkeersdruk en de steeds sterkere veroudering van de uitrusting het risico van vliegtuigongelukken voor de Europese burger onaanvaardbaar hoog wordt.

- De niet-gecoördineerde ontwikkeling van systemen zoals die zich momenteel afspeelt veroorzaakt grote onkosten en vertragingen bij de ingebruikname van nieuwe apparatuur, hetgeen voor de gebruikers zowel qua kosten als prestaties nadelig is, terwijl ook de verkeersleiders opgescheept worden met weinig evolutieve en non-performante apparatuur⁷.

3. HET SESAR-PROJECT

3.1. SESAR : de nieuwe generatie luchtverkeersleiding

De toename van het luchtverkeer maakt modernisering van de luchtverkeersleidingsinfrastructuur in Europa een dwingende noodzaak. SESAR zal, door een radicale verbetering van de luchtverkeersbeveiliging, de mogelijkheid scheppen om de luchtruimbepalingen op te vangen en het hoofd te bieden aan het nijpende gebrek aan luchthavencapaciteit door optimale benutting van de bestaande infrastructuur.

SESAR is het technologisch onderdeel van het gemeenschappelijk Europees luchtruim : het biedt de technische en operationale infrastructuur de mogelijkheid de institutionele hervorming te begeleiden en te vergemakkelijken. SESAR zal verder steunen op de regelgevingsinstrumenten en nieuwe werkwijzen in het kader van de Gemeenschappelijk luchtruim en op de expertise van Eurocontrol, die garanderen dat de technologische vorderingen daadwerkelijk op het terrein kunnen worden toegepast.

Er moet hier een ware technologische sprong worden gemaakt, b.v. op gebieden als gegevensverbindingen tussen vliegtuig en grond, satellietnavigatie, en real time geautomatiseerd beheer van vliegroutes. SESAR zal een optimale benutting mogelijk maken van de zich in een razend tempo ontwikkelende reken- en communicatietechnologie, en vanaf de ontwerpfase van de systemen rekening houden met de eisen op het gebied van veiligheid, beveiliging en betrouwbaarheid.

⁶ Paris-Roissy in 2000, Milan Linate in 2001, Überlingen in 2002. Er doen zich trouwens gemiddeld 9 ongevallen per jaar voor waarbij de luchtverkeersleiding indirect betrokken is.

⁷ Het meest flagrante voorbeeld is dat van het luchtvaarttelecommunicatienet, dat gedefinieerd en gestandaardiseerd is naar een verouderd model van vóór de internettechnologie en dat nog steeds niet is ontplooid.

De Verenigde Staten kampen met dezelfde moeilijkheden en hebben reeds een project gestart voor een nieuwe generatie luchtvervoersysteem (NGATS : Next Generation Air Transport System). SESAR is het Europese antwoord dat de positie van Europa in deze sector moet consolideren. Voor de industrie staat er veel op het spel, want het gaat hier om een wereldmarkt.

4. SESAR IS EEN GROOT EUROPEES INDUSTRIËEL PROJECT

Het SESAR- project past in de rij van Europese industriële successen als Ariane, Airbus en GALILEO. Het bundelt de onderzoekinspanningen, katalyseert de innovatiecapaciteit van Europa en zal de Europese luchtverkeersleidingsinfrastructuur tot de meest moderne en performante ter wereld maken.

SESAR maakt een gemeenschappelijke en gerationaliseerde ontwikkeling mogelijk van nieuwe generatie luchtverkeersleidingssystemen, hetgeen hogerop schaalvoordelen oplevert, maar ook naar beneden aanzienlijke winst in termen van exploitatie en onderhoud van deze systemen. In een studie die voor rekening van de Commissie is verricht (zie bijlage 3) in samenwerking met vertegenwoordigers van het Raadgevend Orgaan van de bedrijfstak wordt met betrekking tot de verwezenlijking van SESAR gesproken van een **contante netto financiële waarde van 20 miljard euro**.

Uit een globale analyse waarbij wordt gekeken naar het effect van SESAR op de gehele Europese luchtvaartsector, blijkt dat het project kan leiden tot de schepping van duizenden extra banen in de gehele luchtvaartsector.

De technologische vooruitgang die SESAR de Europese luchtvaartindustrie bezorgt zal haar een sterke positie op de exportmarkten bezorgen. SESAR zal de Europese vliegtuigen in een voordelige positie tegenover hun buitenlandse concurrenten brengen.

Op veiligheidsgebied zal SESAR een fundamenteel effect hebben. Wanneer de luchtverkeersleiding in de eerste plaats veiligheid voor ogen staat, worden versnippering van systemen en operationele procedures en een verouderde technologie onaanvaardbaar. De toepassing van moderne, veilige en betrouwbare technieken en het eenvormig maken van de luchtverkeersleidingsinfrastructuur zullen de luchtvaart op veiligheidsgebied beslissende voordelen bezorgen.

Ook het milieueffect van SESAR zal niet gering zijn, met name wanneer gebruik wordt gemaakt van de grote vorderingen van GALILEO, hetgeen aanbod van directer en vanuit milieuoogpunt betere vliegroutes mogelijk zal maken. De hierdoor geboekte milieuwinst zou een broeikasgasemissievermindering van ongeveer 4 tot 6% per vlucht⁸ kunnen bedragen. Verder zullen de grotere precisie en flexibiliteit dankzij satellietnavigatie en de nieuwe generatie landings- en stijgingshulpmiddelen betere vliegroutes rond de luchthavens mogelijk maken die meer rekening houden met de behoeften van de omwonenden. Maar dit zijn winstpunten per afzonderlijke vlucht; een sterke stijging van het aantal vluchten heeft globaal een negatief

⁸ Gegevens van Eurocontrol.

milieueffect, iets wat SESAR niet helemaal kan voorkomen. Er zullen dus aanvullende maatregelen moeten komen ter vermindering van het milieueffect van de luchtvaart⁹.

5. DE LEIDINGGEVENDE STRUCTUUR VAN SESAR : VAN ESSENTIEEL BELANG VOOR SUCCES

5.1. Voorkomen dat de besluitvorming vastloopt

De problemen die zich bij de modernisering van de luchtvervoersinfrastructuur voordoen zijn ook het gevolg van moeilijkheden in de besluitvorming. De spelers op het gebied van de luchtverkeersleiding zijn van zeer uiteenlopende aard en statuut, en deze verschillen worden nog versterkt door de geografische ongelijkheid.

Evenals bij GALILEO zullen de huidige belemmeringen kunnen worden opgeheven door een beroep te doen op de institutionele mechanismen van de Gemeenschap en het hanteren van een soepele en originele beheersstructuur.

5.2. Het Europese gemeenschappelijk luchtruim : de institutionele oplossing

De Gemeenschap beschikt met de in het kader van het Europese gemeenschappelijk luchtruim ingevoerde regelgevingsinstrumenten over doeltreffende besluitvormingsmechanismen waarbij overleg een belangrijke rol speelt, met name het overleg in het kader van het door de lidstaten samengesteld Comité gemeenschappelijk luchtruim en het Overlegorgaan voor de bedrijfstak waarin de gehele branche is vertegenwoordigd. Hun besluiten zijn bindend, en dat is hun kracht, in het kader van uitvoeringsregelingen.

5.3. De gemeenschappelijke onderneming SESAR

SESAR zal onderzoek- en ontwikkelingsgelden samenbrengen voor de totstandbrenging van een nieuwe generatie systemen, en een uniform uitrustingsniveau in de verschillende landen van de Unie en ontplooiing van nieuwe Europese luchtvaartinfrastructuur mogelijk maken.

Dit beleid moet kunnen worden ontwikkeld in het kader van publiek-private samenwerking waarbij het vermogen tot investeren op lange termijn van instellingen wordt gecombineerd met risicodeling met de industrie. Het project moet openbare en particuliere financiering kunnen krijgen in het kader van een programma en niet van een begroting, terwijl een geleidelijke en onherroepelijke betrokkenheid van de industrie bevorderd wordt.

Vereist is daarom een soepele en reactieve structuur met de rechtspersoonlijkheid die nodig is om de nodige contracten te sluiten voor de verwezenlijking van het

⁹ De Commissie heeft onlangs een mededeling goedgekeurd over beperking van het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering (COM(2005)459).

Europees luchtverkeersleidingssysteem. Er moeten echter nauwe banden gehandhaafd blijven met de regelgevende overheidsinstanties.

SESAR is in de eerste plaats een ambitieus onderzoek- en ontwikkelingsproject dat als zodanig de beschikking kan krijgen over Gemeenschapsfinanciering uit de kaderprogramma's voor onderzoek en uit de trans-Europese netwerken, die overigens expliciet voorzien in de mogelijkheid van financiering van acties voor technologische ontwikkeling. Artikel 171 van het Verdrag stelt in verband hiermee een krachtig instrument ter beschikking van de Gemeenschap, een instrument dat zijn nut in het kader van het GALILEO-project heeft bewezen : **de gemeenschappelijke onderneming**.

Zo'n gemeenschappelijke onderneming past in de logica van de strategie van Lissabon : zij maakt het mogelijk overheids- en particuliere middelen te bundelen rond een gemeenschappelijke doelstelling. Zij is flexibel genoeg om zelf onderzoekprojecten te kunnen beheren of efficiënt en proactief samen te werken met andere initiatieven, teneinde die samenhang van het geheel te waarborgen.

Bij deze mededeling is een voorstel gevoegd voor een verordening tot oprichting van de gemeenschappelijke onderneming en vastlegging van haar statuut.

De gemeenschappelijke onderneming biedt de volgende voordelen :

- zij waarborgt de eenheid van beheer van een uit zeer uiteenlopende bronnen samengestelde begroting;
- zij stelt de Gemeenschap (de lidstaten en de Commissie) in staat politieke controle te behouden over SESAR;
- zij waarborgt een perfecte samenhang tussen de acties van de Commissie in het kader van de Europees gemeenschappelijk luchtruim en de voor SESAR vereiste acties;
- zij waarborgt de samenhang van een project met zeer verschillende deelnemers (luchtvaartmaatschappijen, militaire organisaties, bedrijven, dienstenleveranciers, ...);
- zij wordt gesteund door Eurocontrol¹⁰ in het kader van SESAR;
- zij kan door het inbrengen van particulier transnationaal kapitaal het bedrijfsleven ten volle erbij betrekken;
- zij ontvangt een bijdrage van de gebruikers die rechtstreeks uit hoofde van projecten van gemeenschappelijk belang wordt geheven op heffingen en route;
- zij biedt de mogelijkheid om het SESAR-partnerschap uit te breiden tot derde landen.

De gemeenschappelijke onderneming zal optreden als algemene opdrachtgever. Zij steunt in hoge mate op externe technische werkzaamheden van haar leden. Zij moet snel worden opgericht, teneinde zij zich met uit de definitiefase voortkomende moderniseringsplan vertrouwd te maken en het daaropvolgende werkprogramma op te stellen.

¹⁰ Vooral door de toepassing van de ATM2000+ strategie.

6. SESAR IS EEN IN FASEN VERDEELD PROJECT

In verband met de verschillende verkeersleidingssystemen en uiteenlopende vliegtuigen die in Europa worden gebruikt dient er een overgangsfase te worden ingelast om de continuïteit en kwaliteit van het dienstenaanbod voor de gebruikers van het Europese luchtruim te waarborgen.

Daarom wordt de uitvoering van SESAR vastgelegd in een meerfasenplan, teneinde de uitvoering van het project flexibeler te laten verlopen met zo min mogelijk risico tijdens de overgangsfasen.

6.1. De definitiefase (2005-2007)

In de definitiefase kan om te beginnen het plan van modernisering van de luchtverkeersbeveiliging in Europa worden opgesteld. Zij omvat de vaststelling van de verschillende technologische etappes, de moderniseringsprioriteiten en de tijdschema's voor inbedrijfstelling.

Voor de definitiefase, waarvan de kosten worden gedeeld met Eurocontrol, is een bedrag uitgetrokken van 60 miljoen euro, waarvan de helft door de Gemeenschap in het kader van de trans-Europese vervoersnetwerken wordt gefinancierd. De nu lopende definitiefase zal eind 2007 zijn afgerond. Hieraan zal twee jaar lang door een team van ongeveer 200 personen, met een branchebrede deelname, worden gewerkt. Dit geeft aan hoezeer de spelers op dit gebied zich bij SESAR betrokken en daarmee vertrouwd voelen.

6.2. De uitvoeringsfase (2008-2020)

Na de **definitiefase** komt de **uitvoeringsfase**, bestaande uit twee opeenvolgende etappes :

- **Ontwikkeling (2008-2013)**

In deze fase zullen de basistechnologieën, worden ontwikkeld, het fundament voor de nieuwe generatie systemen. Voorts zullen er grote veranderingen op het gebied van functionaliteit worden gerealiseerd, met name op het gebied van ondersteuning van de verkeersleiding en takenverdeling tussen de verkeersleiding en de cockpit, waardoor de verkeersleider zal worden ontlast van taken die de piloot in bepaalde vluchtfasen zelf kan verrichten (bijvoorbeeld de naderingsfasen).

- **Ontplooiing (2014-2020)**

Deze fase omvat de installatie op grote schaal van nieuwe systemen en algemene invoering van de daarmee verbonden functionaliteiten. Het luchtverkeersbeveiligingssysteem dat na deze laatste etappe ontstaat is in feite de luchtverkeersleiding van de nieuwe generatie. De capaciteit van dit nieuwe systeem wordt drie maal zo groot als die van het huidige. De veiligheid neemt toe met een factor van minimaal 10, terwijl de kosten per bedrijfseenheid iets lager zullen liggen dan de huidige kosten.

De oprichting van de gemeenschappelijk onderneming dient snel, liefst vóór het einde van de definitiefase, te gebeuren, zodat zij op het moderniseringsplan dat nu wordt uitgewerkt kan inhaken en het daaruit voortvloeiende werkprogramma opstellen. Zo zal men kunnen profiteren van de dynamiek van de definitiefase en deze bij de daadwerkelijke uitvoering van de aanbevelingen van de bedrijfstak laten doorgaan.

6.3. Actoren en financiering

In onderstaande tabel zijn de verschillende financiële termijnen van het project aangegeven en de actoren die voor de uitvoering van deze financieringen verantwoordelijk zijn.

Uit de financiële analyse van de Commissie blijkt dat de financieringsbehoefte voor de oprichtings-, ontwikkelings- en consolideringsfase van het project ongeveer **300 miljoen euro per jaar** zal bedragen :

Fase	Jaren	Financiering	Actoren
Definitie	2005-2007	60 miljoen euro: Eurocontrol (30 miljoen euro) Gemeenschap (30 miljoen euro)	Eurocontrol
Ontwikkeling	2008-2013	300 miljoen euro per jaar: Gemeenschap (100 miljoen euro) Eurocontrol (100 miljoen euro) Industrie en andere (100 miljoen euro)	Gemeenschappelijke onderneming
Ontplooiing	2014-2020	Industrie	Industrie

De hier vermelde bedragen zijn afgezien van die voor de definitiefase, indicatief. Zij zullen in de loop van deze eerste fase die nu in uitvoering is worden bijgesteld en de Commissie zal in de loop van 2006 met een speciale mededeling hierover komen.

Nadrukkelijk zij vermeld dat aan het einde van de ontplooiingsfase in 2013 de financiering en controle van het hele SESAR-project weer in handen van het industrie komt. Aan het einde van deze fase en, afhankelijk van de vooruitgang die bij de verwezenlijking van de doelstellingen is geboekt, zal de gemeenschappelijke onderneming moeten worden omgevormd tot een organisatie die vooral van particuliere aard (bijvoorbeeld een vennootschap van Europees recht) zal zijn, die moet zorgen voor de ontwikkeling van het project volgens de oorspronkelijke opzet en die moet voorkomen dat er belangenconflicten ontstaan. Deze structuur moet de overheid wel de mogelijkheid geven aan het project te blijven deelnemen, met name als eigenaar van met overheidsmiddelen gefinancierde materiële en immateriële activa. Overheidsdeelname zal ook het toezicht op de werkzaamheden, met name op het gebied van internationale samenwerking en normalisatieprocedures, vergemakkelijken.

Het budget zal afkomstig zijn uit de volgende bronnen:

- de kaderprogramma's voor onderzoek en ontwikkeling¹¹ en de trans-Europese netwerken van de **Europese Gemeenschap**. Na de definitiefase wordt de financiële deelname van de Gemeenschap strikt beperkt tot de duur van de nieuwe financiële vooruitzichten voor 2007-2013¹²;
- de middelen van het **bedrijfsleven**;
- de begroting van **Eurocontrol**;
- het via de « **en route** » **heffingen** overeenkomstig artikel 15, lid 1, van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening verkregen budget;
- de bijdragen **van andere leden** van de gemeenschappelijke onderneming, derde landen inbegrepen.

7. CONCLUSIE

Uit de effectstudie met betrekking tot het project voor modernisering van de Europese luchtverkeersleidingsinfrastructuur, aangevuld met besprekingen met de actoren op dit gebied, met name het overleg van de lidstaten in het kader van het Comité “gemeenschappelijk luchtruim”, de sociale partners en de industrie, is gebleken dat de enige manier voor Europa om een nieuwe generatie luchtverkeersleidingssystemen te ontwikkelen is haar energie te bundelen rond een groot industrieel project.

De reeds begonnen definitiefase van SESAR geeft een inzet en betrokkenheid te zien zoals de luchtvaartwereld nog nooit heeft meegemaakt. Het is een teken van de grote nood waarin de luchtvaartwereld verkeert en welke hoge verwachtingen men van SESAR heeft.

SESAR betekent een grote stap voorwaarts, omdat er technologieën ter beschikking komen die een optimale benutting van de vermogens van mens en machines mogelijk maken. SESAR zal bovendien aanzienlijke schaalvoordelen opleveren door de rationalisering van de ontwikkelingsprojecten en door een ver doorgevoerde uniformiteit en interoperabiliteit van de geïnstalleerde systemen.

Dankzij SESAR zal iedere vlucht milieuvriendelijker worden, omdat het programma het mogelijk zal maken de zoveel verontreiniging veroorzakende congestie te verminderen en de routes van de vliegtuigen aan de hand van milieueisen te optimaliseren.

Dankzij SESAR zal ook de veiligheid in de luchtvaart in Europa, die momenteel op de tocht staat als gevolg van verouderende technologieën en een gebrek aan homogeniteit van de luchtverkeersleiding, sterk kunnen worden verbeterd. Vooral dat zal voor de gehele Europese samenleving, en voor de Europese burger, voor wie

¹¹ De Commissie zal uit dien hoofde de Adviesraad voor onderzoek in de luchtvaart in Europa (ACARE) geïnformeerd houden over de programma's van de gemeenschappelijke onderneming.

¹² Eventuele wijzigingen van de jaarlijks ten laste van de gemeenschapsbegroting komende bedragen zullen goedgekeurd moeten worden bij de begrotingsbesprekingen voor het betrokken jaar, en beneden de plafonds moeten blijven die met betrekking tot de "projecten van gemeenschappelijk belang" worden goedgekeurd in het kader van de besluiten over het voorstel COM(2004) 475 def.”.

veiligheid steeds op de eerste plaats komt, de belangrijkste bijdrage van dit project zijn.

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1. Motivering en doel van het voorstel

De ontwikkelingsprognoses voor het luchtverkeer in Europa geven voor de komende 20 jaar meer dan een verdubbeling te zien, en in bepaalde regio's, zoals Midden-Europa, zelfs een verdrievoudiging.

Daarmee wordt de ontwikkeling van de Europese luchtvaartinfrastructuur voor de Europese groei een prioriteit. Deze hangt tevens af van de vorderingen van grote technologisch hoogwaardige industriële projecten, zoals GALILEO (satellietnavigatie) en ITER (kernfusie).

SESAR past in dit rijtje. Het project betekent de realisering van een Europees nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem. Waar het om gaat is technologieën, organisatievormen en industriële componenten te ontwikkelen die de komende 20 jaar de veiligheid en een goede doorstroming van het luchtverkeer in Europa en de wereld kunnen verzekeren.

Doel van het voorstel is een gemeenschappelijke onderneming SESAR op te richten, die de coherentie en samenhang van het project garandeert en tegelijk het partnerschap tussen de Gemeenschap en andere openbare of particuliere instellingen en organen bevordert.

1.2. Algemene context

De huidige verouderde verkeersleidingssystemen met hun plaatselijk zeer specifieke eigenschappen lenen zich niet bepaald voor een snelle economische en betrouwbare ontwikkeling van de luchtvaart in Europa, terwijl de behoeften in deze sector wel volop aan het veranderen zijn :

- de passagier wil efficiënt, betaalbaar en zeer veilig vervoer,
- voor een harmonieuze ontwikkeling wordt rekening houden met het milieu een belangrijke eis,
- op 11 september 2001 is gebleken dat het vliegtuig een bedreiging kan worden voor de veiligheid van de bevolking.

Voor de ontwikkelingen die nodig zijn om met deze nieuwe zienswijze op luchtvervoer rekening te kunnen houden mag men niet het huidige systeem als uitgangspunt nemen :

- De technologieën, waarvan sommige al tientallen jaren oud zijn, kunnen nauwelijks nog verder worden ontwikkeld, met name om volop gebruik te kunnen maken van de vooruitgang op het gebied van telecommunicatie of satellietnavigatie.

- Door dit gebrek aan technische ontplooiingsmogelijkheden zijn vooral de vliegtuigen gedwongen strakke, vooraf vastgelegde trajecten te volgen die niet optimaal zijn vanuit het oogpunt van energieverbruik of geluidsemissie.
- Door extreme aanpassing van de verschillende systemen aan de plaatselijke omstandigheden konden de luchthavens wel het hoofd bieden aan de verkeersdruk, maar werd het systeem als geheel versnipperd en werden technische en operationele interoperabiliteit bemoeilijkt. Dit doet ook de vraag rijzen naar de algemene mogelijkheid van het systeem om nieuwe functionaliteiten te ontwikkelen.
- Op het gebied van luchtverkeersleiding verschillen de huidige uitrustings- en prestatieniveaus in de verschillende landen van de Unie sterk, en dit gaat ten koste van de prestaties van het systeem als geheel.

De ontwikkelingstendensen in de sector gaan niet noodzakelijkerwijs in de goede richting:

- De stijging van de kosten van het Europese verkeersleidingsstelsel (momenteel ongeveer 7 miljard euro per jaar) verloopt voorlopig over het algemeen evenredig met de toename van het verkeer. Dus zal, wanneer er geen maatregelen worden genomen, volgens dit tendensscenario de luchtverkeersleiding in 2020 tussen de 14 en 18 miljard euro per jaar kosten.
- De veiligheid van de luchtvaart heeft mondiaal zo langzamerhand een zeer hoog niveau bereikt, maar een analyse van de veiligheidsgegevens in Europa wijst daarentegen uit dat de afgelopen vijf jaar drie vliegtuigrampen direct verband hielden met tekortkomingen van de luchtverkeersleiding. De analyse van de tendensen op het gebied van luchtverkeersincidenten blijft verder een verontrustend beeld geven. Ook al heeft de Gemeenschap een preventieve maatregel genomen met de oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, een organisatie die in de toekomst in de problematiek van de luchtverkeersveiligheid een centrale rol moet gaan spelen, het gevaar bestaat dat met de toenemende verkeersdruk het risico van vliegtuigongelukken voor de Europese burger onaanvaardbaar hoog wordt.

De niet-gecoördineerde ontwikkeling van systemen zoals die zich momenteel afspeelt veroorzaakt grote onkosten en vertragingen bij de ingebruikname van nieuwe apparatuur, hetgeen voor de gebruikers zowel qua kosten als prestaties nadelig is, terwijl ook de verkeersleiders opgescheept worden met weinig evolutieve en non-performante apparatuur.

1.2.1. Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Er zijn geen bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied.

1.2.2. Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU

De in maart 2004 vastgestelde verordening inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim, waarvan de uitvoeringsfase reeds een heel eind op weg is, voorziet in een grondige hervorming van de organisatie van de luchtvaartnavigatiediensten. Zij

voorziet in een duidelijke rol en taakverdeling tussen de toezichhoudende instanties en dienstverleners en stelt grensoverschrijdende luchtruimblokken in. Door deze blokken gebeurt de vaststelling van de vliegroutes en ruimte-indeling niet meer aan de hand van grenzen, maar op grond van de operationele realiteit van het vliegverkeer. SESAR is het technologische onderdeel van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Het voorstel sluit volledig aan bij de Lissabon-strategie door de inspanningen op het gebied van onderzoek en technologische innovatie in Europa te bundelen en te fungeren als katalysator, teneinde de groei en de werkgelegenheid in Europa te stimuleren.

Verder is SESAR één van de door de Europese Raad aangewezen «infrastructuurprojecten van algemeen belang»: Resoluties van de Raad van 24.10.1994 (94/C 309/02), van 17.11.1995 (95/C 317/01) en van 19.7.1999 (1999/C 222/01). Beschikking 1692/96/EG van het Parlement en de Raad van 23.7.1996. Voorstel van de Commissie COM(2004) 475 van 14.7.2004.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

2.1. Raadpleging van belanghebbende partijen

2.1.1. Wijze van raadpleging, voornaamste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Het Raadgevend Orgaan voor de bedrijfstak, opgericht bij de kaderverordening inzake het Europees gemeenschappelijk luchtruim (Verordening (EG) nr. 549/2004) en samengesteld uit vertegenwoordigers van de burgerluchtvaart (de sociale partners inbegrepen), heeft een specifieke deelgroep opgericht die belast is met de studie van de economische effecten en de analyse van de verschillende mogelijkheden inzake de leidinggevende structuur voor SESAR.

De resultaten van deze studie zijn overigens gezamenlijk bekendgemaakt aan de leden van het Raadgevend Orgaan voor de bedrijfstak en het Comité gemeenschappelijk luchtruim (Single Sky comité), samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten van de Unie.

2.1.2. Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Dankzij de voortdurende betrokkenheid van de actoren bij de analyse van de economische effecten en de wijze van leidinggeving van de onderneming konden de berekeningshypothese worden gevalideerd en konden doorlopend commentaar en suggesties worden vergaard.

Voorts heeft de Commissie bij de opstelling van haar voorstel rekening gehouden met de opmerkingen die zijn gemaakt bij de bekendmaking van de resultaten van de studie.

2.2. **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe expertise buiten het kader van de studie naar de economische effecten en de wijze van leidinggeving.

2.3. **Effectbeoordeling**

De optie "niets doen" zorgt voor een situatie waarin de activiteiten op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en ingebruikname van nieuwe luchtverkeersleidings-apparatuur in Europa verder op versnipperde en ongecoördineerde wijze worden ondernomen. De rol van de Commissie blijft daarbij beperkt tot de vaststelling van interoperabiliteitsnormen voor de systemen, die op zichzelf geen innovatiedynamiek op gang zullen brengen: normen maken de facto eerder dat innovatie een blijvend karakter krijgt dan dat zij wordt bespoedigd. In dit scenario blijft er binnen de Europese luchtverkeersleidingsinfrastructuur een grote mate van versnippering bestaan en door het gebrek aan consolidering van het onderzoek bestaat het gevaar dat er onvoldoende technologische innovatie tot stand komt om de systemen te vernieuwen. Ook zal de besluitvorming inefficiënt blijven, vanwege de scheiding tussen de technologische ontwikkelingen en de ondersteuning van de invoering ervan door regelgeving. Deze optie zou dan ook leiden tot een situatie waarin de luchtverkeersleidingsinfrastructuur de gewenste toename van het luchtverkeer niet kan opvangen, met zowel operationeel als financieel slechte resultaten tot gevolg. De kosten van de congestie worden op 20 miljard euro geraamd en het veiligheidsrisico is reëel wanneer het verkeersleidingssysteem tegen de saturatiedrempel aan zit en moet werken met verouderde apparatuur.

Er is ook een tweede optie onderzocht, waarbij een centraal Europees orgaan in het leven zou worden geroepen dat in de plaats zou komen van de nationale en lokale instanties, die dan enkel nog verantwoordelijk zouden zijn voor de ingebruikname van de door het centrale orgaan ontwikkelde producten. Deze optie is echter op grote weerstand van alle geraadpleegde actoren gestuit.

Zo zijn de leveranciers van luchtverkeersleidingsdiensten van oordeel dat apparatuur, op een gebied waar met name door het gemeenschappelijk luchtruim de concurrentie een steeds grotere rol gaat spelen, een essentieel onderdeel van hun productiemiddelen vormt en dat het dus van belang is dat zij daar een minimum aan strategische controle over houden. De sociale partners erkennen wel dat een "top down" gelijkschakeling wenselijk is maar stellen dat de overgang tussen het huidige lappendeken van lokale apparatuur en een dergelijke situatie, tenminste in eerste instantie, een lokale of regionale component vereist. De luchtvaartmaatschappijen zijn ook voor een uniform systeem in Europa maar erkennen eveneens het belang van een geleidelijke overgang. De lidstaten willen dat een bepaald niveau van concurrentie in Europa kan worden gehandhaafd en dat bij het organiseren van de overgang moet worden gelet op plaatselijke omstandigheden.

De beoogde optie, namelijk de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming die het SESAR-project beheert, is een tussenoplossing tussen beide voorgaande opties, waarbij wordt gecentraliseerd wat daar belang bij heeft en toch voldoende flexibiliteit wordt gelaten voor de tenuitvoerlegging en lokale aanpassingen. Door de vorm van de gemeenschappelijke onderneming, waarbij wordt gerekend op een

aanzienlijke participatie van de industrie, kan bovendien de institutionele investeringscapaciteit op lange termijn worden gekoppeld aan een risicodeling met de industrie. Deze optie lijkt daarenboven uiterst positief uit economisch oogpunt t.o.v. de optie "niets doen", aangezien uit de financiële analyse een contante netto financiële waarde van zowat 20 miljard euro blijkt. Voorts kan in deze optie een krachtig, technologisch geavanceerd systeem tot stand worden gebracht, waardoor de milieuvriendelijkheid van iedere vlucht kan worden verbeterd en de veiligheid optimaal kan worden verhoogd. Tenslotte kan de Europese industrie, dank zij de rationalisering van het programma voor onderzoek en ontwikkeling en het partnerschap tussen overheid en particuliere bedrijven via de gemeenschappelijke onderneming, meer concurrentiekracht kan tonen op de apparatuur- of vliegtuigenmarkt.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

3.1. Samenvatting van de voorgestelde maatregelen

Het voorstel bestaat uit een verordening van de Raad tot oprichting van een gemeenschappelijke onderneming SESAR.

3.2. RECHTSGRONDSLAG

De rechtsgrondslag van het voorstel is artikel 171 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

3.3. Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten alleen worden verwezenlijkt:

- Het Europese gemeenschappelijk luchtruim is bij uitstek supranationaal. Het stelt met name de vorming in van grensoverschrijdende functionele luchtruimblokken. Door deze blokken gebeurt de vaststelling van de vliegroutes en ruimte-indeling niet meer aan de hand van landsgrenzen, maar op grond van de realiteit van het vliegverkeer. De nieuwe luchtverkeersleidingssystemen, die met name bedoeld zijn als uitrusting voor deze functionele ruimteblokken, kunnen dus niet beperkt blijven tot een nationale dimensie. Bovendien is voor de nieuwe ingevoerde technologie boordapparatuur vereist waarvoor het weinig zin heeft vast te houden aan zuiver nationale technologische keuzes. Tenslotte zijn de verschillen tussen de apparatuur en de prestaties van de luchtverkeersleidingssystemen van de lidstaten zodanig dat een gelijkschakeling op Europees niveau noodzakelijk is: de prestaties van de Europese verkeersleidingsinfrastructuur in haar geheel, met name op het stuk van veiligheid, hangt in de eerste plaats af van de "zwakste" schakels daarin.

- De lidstaten hebben een verklaring aangenomen over de militaire kwesties die verband houden met het gemeenschappelijke Europese luchtruim¹³ volgens welke nauwe samenwerking in Europees verband nodig is tussen de civiele en militaire gebruikers ten aanzien van alle kwesties die verband houden met de beveiliging van het luchtverkeer.
- De Europese industrie van luchtverkeersleidingsapparatuur werkt op een "nichemarkt", waar er vrijwel geen uit voorraad leverbare productlijnen zijn aangezien ieder geïnstalleerd verkeersleidingssysteem specifiek beantwoordt aan lokale noden. Dit zorgt dan ook voor hoge productiekosten per eenheid en heeft een nadelig effect op het vermogen van de industrie om te investeren in technologische innovatie, waardoor zij zwak staat tegenover de Amerikaanse concurrentie die kan profiteren van een grote interne markt in de Verenigde Staten.

De inspanningen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling moeten dus op het niveau van de Unie worden gebundeld, gelet enerzijds op het grensoverschrijdend karakter van de te ontwikkelen apparatuur en technologie en anderzijds op de noodzaak om voldoende middelen bijeen te krijgen om innovatie mogelijk te maken.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

- De inspanningen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling moeten op Europees niveau worden gebracht. De effectieve invoering van technologische innovatie moet binnen de Unie worden gesynchroniseerd om te zorgen voor een gelijke kwaliteit en veiligheid van de luchtverkeersleiding in het Europese luchtruim. Deze synchronisatie kan enkel worden gerealiseerd met behulp van de regelgevingsinstrumenten van de Gemeenschap, op grond van het besluit inzake het gemeenschappelijk luchtruim.

Voorts kunnen het publiek-privaat partnerschap, dat nodig is om de vereiste synergie voor de invoering van innovatie te optimaliseren, en de deelname van derde landen enkel op Europese schaal worden opgezet.

Door het optreden van de Gemeenschap kunnen de ontwikkelingsprogramma's worden gerationaliseerd en kan voor een grote mate van interoperabiliteit tussen de systemen worden gezorgd, hetgeen moet leiden tot aanzienlijke schaalvoordelen. De gelijkschakeling van de systemen in Europa en de vervanging van verouderde technologieën zullen bovendien leiden tot een aanzienlijke verbetering van het veiligheidsniveau van de luchtverkeersleiding in Europa.

Uit een economische analyse blijkt dat SESAR in grote mate zal bijdragen tot de Europese groei en het scheppen van nieuwe arbeidsplaatsen in Europa, dankzij betere prestaties van het luchtvervoer en een groter concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector.

¹³ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 9.

Met dit voorstel is gekozen voor een combinatie van harmonisatie op het niveau van de Unie van hetgeen op elkaar moet worden afgestemd (onderzoekprogramma's, planning) en hetgeen daar alle belang bij heeft (gezamenlijke ontwikkeling van componenten), met ruimte voor lokale flexibiliteit inzake tenuitvoerlegging.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

3.4. Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

SESAR coördineert en bundelt de onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten op het gebied van de luchtverkeersleiding in Europa; de eenheid in het beheer van dit project is noodzakelijk om de samenhang ervan te bewaren. Een gemeenschappelijke onderneming leek voor alle betrokkenen de meest eenvoudige organisatievorm voor SESAR omdat daardoor de overheid (Gemeenschap, Eurocontrol) aan de privésector kan worden gelinkt. Ook derde landen, voorzover zij ten minste met de Europese Gemeenschap een overeenkomst op luchtvervoersgebied hebben gesloten, kunnen op deze wijze met SESAR worden geassocieerd. De gemeenschappelijke onderneming zal optreden als algemene opdrachtgever. Wel moet zij voldoende technische bevoegdheden krijgen om de gegrondheid van de beslissingen die zij zal moeten nemen, te garanderen. Zij steunt in verregaande mate op externe technische werkzaamheden van haar leden.

De totale vereiste financiële middelen voor SESAR worden geraamd op 300 miljoen euro per jaar. Dit bedrag moet echter worden gezien in samenhang met de 200 miljoen euro die momenteel in Europa alleen al aan onderzoek worden uitgegeven, of de 1 miljard euro die jaarlijks op Europees niveau aan investeringen in luchtverkeersleiding wordt besteed. SESAR zal zorgen voor een rationalisering van deze uitgaven dankzij coördinatie en het voorkomen van doublures.

3.5. Keuze van instrumenten

Voorgesteld instrument: verordening.

Andere instrumenten zijn niet geschikt om de volgende redenen:

- voor de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming waarin de Gemeenschap participeert, is een verordening van de Raad vereist.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De voorlopige raming van de begrotingsmiddelen, die echter moet worden verfijnd aan de hand van de momenteel lopende definitiefase, komt uit op een communautaire uitgave van 3 miljoen euro in 2007 en 100 miljoen euro per jaar tussen 2008 en 2013.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

5.1. Simulatie, proefperiode en overgangperiode

Met betrekking tot het voorstel loopt momenteel een definitiefase.

5.2. Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling

Het voorstel bevat een evaluatiebepaling.

Het voorstel bevat een vervalbepaling voor het gehele of een gedeelte van het wetgevingsbesluit wanneer aan vooraf bepaalde voorwaarden is voldaan.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN DE RAAD

betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 171,

gezien het voorstel van de Commissie¹⁴,

gezien het advies van het Europees Parlement¹⁵,

gezien het advies van het Europees economisch en sociaal comité¹⁶,

overwegende hetgeen volgt:

- (1) Voor de realisering van het Europees gemeenschappelijk luchtruim hebben het Europees Parlement en de Raad op 10 maart 2004 vastgesteld: Verordening (EG) nr. 549/2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")¹⁷, Verordening (EG) nr. 550/2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")¹⁸, Verordening (EG) nr. 551/2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")¹⁹ en Verordening (EG) nr. 552/2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")²⁰.
- (2) Het project voor modernisering van de luchtverkeersbeveiliging in Europa, hierna het «SESAR-project» genoemd, vormt het technologisch gedeelte van het Europees gemeenschappelijk luchtruim. Het moet de Gemeenschap een krachtige verkeersleidingsinfrastructuur opleveren die een betrouwbare en milieuvriendelijke ontwikkeling van het luchtvervoer mogelijk maakt door ten volle te profiteren van in het kader van programma's als GALILEO gemaakte technologische vorderingen.

¹⁴ PB C van , blz.

¹⁵ PB C van , blz.

¹⁶ PB C van , blz.

¹⁷ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

¹⁸ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

¹⁹ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

²⁰ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

- (3) De bedoeling van het SESAR-project is de voordien op een versnipperde en niet gesynchroniseerde wijze ondernomen activiteiten in de Gemeenschap te bundelen en te coördineren.
- (4) De eerste fase van het SESAR-project, « definitiefase » genoemd, die de definiëring van de verschillende af te leggen technologische etappes, de prioriteitsstelling in de moderniseringsprogramma's en de planning van de inbedrijfstelling omvat, loopt reeds. Zij wordt medegefinancierd door de Gemeenschap uit hoofde van de transeuropese netwerken en door de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol).
- (5) De definitiefase wordt onder verantwoordelijkheid van Eurocontrol uitgevoerd door een consortium van na een openbare inschrijving gekozen ondernemingen. Zij loopt af in 2007 en zal uitmonden in een plan tot modernisering van de luchtverkeersbeveiliging in de Gemeenschap.
- (6) De definitiefase zal worden gevolgd door de uitvoeringsfase van het moderniseringsplan voor de luchtverkeersbeveiliging in de Gemeenschap, dat twee opeenvolgende etappes omvat: de ontwikkeling (2008-2013) en de ontplooiing (2014-2020).
- (7) Overeenkomstig artikel 15, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004 mogen de « en route » heffingen inkomsten opleveren ter financiering van de projecten ter ondersteuning van de specifieke luchtruimgebruikers en/of verleners van luchtvaartnavigatiediensten teneinde de collectieve luchtvaartnavigatiestructuur, de levering van luchtvaartnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim te verbeteren.
- (8) Overeenkomstig de door de concurrentieraad van 7 juni 2005²¹ vastgestelde richtsnoeren voor de uitwerking van het toekomstige Europese ruimtevaartprogramma zal de Europese Unie worden belast met waarborging van de beschikbaarheid en continuïteit van de operationele diensten die haar beleid ondersteunen en zal zij bijdragen tot de installatie, ontplooiing en werking van een Europese ruimtevaartinfrastructuur door deze toe te spitsen op ruimtevaarttoepassingen die bedoeld zijn bij te dragen tot verwezenlijking van haar beleid.
- (9) Door duplicatie van onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten te vermijden wordt voorkomen dat het SESAR-project leidt tot verhoging van de totale omvang van de bijdrage van de luchtruimgebruikers tot de onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten.
- (10) Ingevolge de toetreding van de Europese Gemeenschap tot Eurocontrol hebben de Commissie en Eurocontrol een kaderovereenkomst ondertekend voor samenwerking bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten op het gebied van luchtverkeersleiding.
- (11) De overheidsbijdragen voor de uitvoeringsfase van het SESAR-project moeten worden aangevuld met bijdragen uit de particuliere sector.

²¹ 9440/05 RECH 120 COMPET 111.

- (12) Vanwege het aantal actoren dat in dit proces een rol zal moeten spelen en de financiële middelen en technische deskundigheid die nodig zullen zijn, is het absoluut noodzakelijk dat er een juridische entiteit wordt opgericht die in staat is om gedurende de uitvoeringsfase te zorgen voor een gecoördineerd beheer van de voor het SESAR-project bestemde middelen.
- (13) Deze met het beheer van een openbaar onderzoeksproject van Europees belang belaste entiteit moet beschouwd worden als een internationale instelling, zoals bedoeld in artikel 15, punt 10, tweede streepje van de zesde richtlijn 77/388/EEG van de Raad van 17 mei 1977 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der lidstaten inzake omzetbelasting - gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde: uniforme grondslag²² en artikel 23, lid 1, tweede streepje van Richtlijn 92/12/EEG van de Raad van 25 februari 1992 betreffende de algemene regeling voor accijnsproducten, het voorhanden hebben en het verkeer daarvan en de controles daarop²³.
- (14) Voorts dient deze entiteit door de lidstaten te worden vrijgesteld van belastingen behalve van BTW en accijnzen, en dienen de aan haar personeel uitbetaalde lonen van elke nationale inkomstenbelasting vrijgesteld te worden.
- (15) SESAR is een onderzoek- en ontwikkelingsproject dat in aanmerking komt voor financiering uit hoofde van de communautaire kaderprogramma's voor onderzoek en ontwikkeling. Het is dus noodzakelijk een gemeenschappelijke onderneming op te richten uit hoofde van artikel 171 van het Verdrag om aanzienlijke vooruitgang te kunnen boeken bij de ontwikkeling van technologieën voor luchtverkeersleidingssystemen in de ontwikkelingsfase (2008-2013).
- (16) Artikel 4, onder g) van Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet²⁴ voorziet in de mogelijkheid van financiering van onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten.
- (17) De voornaamste taak van de gemeenschappelijke onderneming moet zijn het organiseren en coördineren van het SESAR-project door samenbundeling van openbare en particuliere financiële middelen, daarbij onder meer steunend op externe technische hulpbronnen van haar leden, en in het bijzonder op de ervaring van Eurocontrol.
- (18) Met name ter vergemakkelijking van de communicatie met de stichtende leden dient de zetel van de gemeenschappelijke onderneming in Brussel te worden gevestigd.
- (19) Aangezien de heffingen en route volledig ten laste van de luchtruimgebruikers komen, dragen laatstgenoemden financieel bij aan de onderzoek- en ontwikkelingsinspanningen in de sector luchtverkeersbeveiliging. Om die reden

²² PB L 145 van 13.6.1977, blz. 1. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2004/66/EG (PB L 168 van 1.5.2004, blz. 35).

²³ PB L 76 van 23.3.1992, blz. 1. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2000/106/EG (PB L 359 van 4.12.2004, blz. 30).

²⁴ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).

dienen zij op passende wijze binnen de gemeenschappelijke onderneming vertegenwoordigd te zijn.

- (20) De regels voor de organisatie en werking van de gemeenschappelijke onderneming moeten in het statuut van de gemeenschappelijke onderneming worden vastgelegd.
- (21) De Commissie wordt bijgestaan door het Single Sky Comité dat is opgericht bij artikel 5 van Verordening (EG) nr. 549/2004;
- (22) De gemeenschappelijke onderneming dient vóór het einde van de definitiefase te worden opgericht, opdat zij de werkzaamheden van de definitiefase kan volgen en de ontwikkelingsfase voorbereiden om een snelle uitvoering van het plan voor modernisering van de luchtverkeersbeveiliging in Europa te verzekeren.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Oprichting van een gemeenschappelijke onderneming

1. Voor de uitvoering van de ontwikkelingsactiviteiten in de uitvoeringsfase van het project ter modernisering van de luchtverkeersbeveiliging in Europa, hierna het « SESAR-project » genoemd, wordt een gemeenschappelijke onderneming opgericht, « gemeenschappelijke onderneming SESAR » genoemd, voor een periode die eindigt op 31 december 2013.
2. De gemeenschappelijke onderneming heeft tot doel door bundeling van de onderzoek- en ontwikkelingsinspanningen in de Gemeenschap modernisering van het Europese luchtverkeersbeveiligingssysteem te bewerkstelligen. Met name is zij verantwoordelijk voor de uitvoering van de volgende taken:
 - organisatie en coördinatie van de uitvoering van het SESAR-project volgens het plan voor modernisering van de luchtverkeersbeveiliging in Europa hierna het « plan » genoemd, dat is opgesteld door het agentschap van de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol), door samenbundeling van openbare en particuliere financiële middelen;
 - actualisering van het « plan » en controle op de uitvoering ervan
 - organisatie van de technische onderzoek-, ontwikkelings-, validerings- en studiewerkzaamheden, die onder haar gezag moeten worden uitgevoerd;
 - toezicht uitoefenen op de activiteiten met betrekking tot de ontwikkeling van naar behoren in het « plan » aangegeven gemeenschappelijke producten en – eventueel – organisatie van speciale openbare inschrijvingen;
3. De zetel van de gemeenschappelijke onderneming is gevestigd in Brussel.

Artikel 2
Juridisch statuut

1. De gemeenschappelijke onderneming heeft rechtspersoonlijkheid. Zij bezit in elke lidstaat de ruimste rechtsbevoegdheid die door de wetgeving van genoemde lidstaat aan rechtspersonen wordt verleend. Zij kan met name roerende en onroerende goederen verwerven en vervreemden en in rechte optreden.
2. De gemeenschappelijke onderneming wordt erkend als internationale instelling als bedoeld in artikel 15, punt 10, tweede streepje van richtlijn 77/388/EEG en in artikel 23, lid 1, tweede streepje, van richtlijn 92/12/EEG.
3. De gemeenschappelijke onderneming wordt door de lidstaten vrijgesteld van belastingen behalve van BTW en accijnzen. Met name wordt zij vrijgesteld van betaling van registratierechten, vennootschapsbelasting en/of soortgelijke heffingen. De aan het personeel van de gemeenschappelijke onderneming uitbetaalde lonen zijn vrijgesteld van iedere nationale inkomstenbelasting.

Artikel 3
Statuut van de gemeenschappelijke onderneming

1. Het in de bijlage vermelde statuut van de onderneming wordt vastgesteld.
2. Het statuut, met name de artikelen 3, 4, 5, 6 en 8, kan worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 5, lid 2.

Artikel 4
Financieringsbronnen

1. De gemeenschappelijke onderneming wordt gefinancierd door:
 - a) de bijdragen van haar leden overeenkomstig artikel 1 van haar statuut en
 - b) een heffing op de luchtnavigatieheffingen als bedoeld in artikel 15, lid 3, onder e), tweede streepje van Verordening (EG) nr. 550/2004. De Commissie bepaalt volgens de procedure van artikel 5, lid 2 de regels voor de inning en het gebruik van de heffing.
2. De bijdrage van de Gemeenschap komt met name uit de begroting van de kaderprogramma's voor onderzoek en ontwikkeling en de Europese netwerken.
3. Alle communautaire financiële bijdragen aan de gemeenschappelijke onderneming zullen worden gestaakt aan het einde van de in artikel 1 genoemde periode.

Artikel 5
Comité

1. Het bij artikel 5 van Verordening (EG) nr. 549/2004 ingesteld Single Sky comité, hierna het "comité" genoemd, wordt regelmatig over het verloop van de

werkzaamheden van de gemeenschappelijke onderneming geïnformeerd. Met het oog hierop maakt de Commissie het SESAR-project tot een vast punt op de agenda van de vergaderingen van het comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op een maand.

Artikel 6 *Evaluatie*

Om de drie jaar vanaf het begin van de activiteiten van de gemeenschappelijke onderneming en aan het einde van de levensduur van de gemeenschappelijke onderneming verricht de Commissie evaluaties met betrekking tot de uitvoering van de onderhavige verordening, de door de gemeenschappelijke onderneming behaalde resultaten en haar werkmethoden.

Artikel 7 *Inwerkingtreding*

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE

Statuut van de gemeenschappelijke onderneming

Artikel 1

Leden

1. De stichtende leden van de gemeenschappelijke onderneming zijn:
 - de Europese Gemeenschap, vertegenwoordigd door de Europese Commissie (hierna te noemen “de Commissie”);
 - de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol), vertegenwoordigd door haar agentschap (hierna te noemen “Eurocontrol”);
2. Kunnen lid worden van de gemeenschappelijke onderneming.
 - de Europese Investeringsbank;
 - derde landen die ten minste een overeenkomst op luchtvervoersgebied hebben gesloten met de Europese Gemeenschap;
 - iedere andere onderneming of openbare dan wel particuliere instelling.
3. Verzoeken om toetreding uit hoofde van lid 2 worden gericht tot de uitvoerend directeur, die deze aan de Raad van Bestuur voorlegt.

De Raad van Bestuur besluit of de aanvraag dient te worden goedgekeurd of verworpen. In geval van een gunstig besluit onderhandelt de gemeenschappelijke onderneming over de toetredingsvoorwaarden en legt deze voor aan de Raad van Bestuur. Deze voorwaarden kunnen met name bepalingen met betrekking tot de financiële bijdragen en de vertegenwoordiging in de Raad van Bestuur omvatten.
4. Het lidmaatschap van de gemeenschappelijke onderneming kan niet aan een derde worden overgedragen zonder de voorafgaande en eenparige instemming van de Raad van Bestuur.

Artikel 2

Organen van de gemeenschappelijke onderneming

De organen van de gemeenschappelijke onderneming zijn de Raad van Bestuur en de uitvoerend directeur.

Artikel 3

Samenstelling van de Raad van Bestuur

1. De Raad van Bestuur bestaat uit:

- a) een vertegenwoordiger van en ook lid van de gemeenschappelijke onderneming;
 - b) een vertegenwoordiger van de luchtruimgebruikers;
 - c) een vertegenwoordiger van de leveranciers van navigatiediensten;
 - d) een vertegenwoordiger van de apparatuurfabrikanten;
 - e) een vertegenwoordiger van de luchthavens;
 - f) een vertegenwoordiger van de belangenorganisaties van personeel in de luchtverkeersbeveiligingssector.
2. De in lid 1 onder b) c) d) e) f) g) bedoelde vertegenwoordigers worden aangewezen door het raadgevend orgaan voor de bedrijfstak dat is opgericht krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 549/2004.

Artikel 4 *Stemmen in de Raad van Bestuur*

1. De in artikel 3, lid 1, onder a) en b) bedoelde vertegenwoordigers hebben stemrecht.
2. Het aantal stemmen van de leden van de gemeenschappelijke onderneming is evenredig met hun bijdrage tot de financiën van de gemeenschappelijke onderneming. De Gemeenschap en Eurocontrol beschikken evenwel over minstens 30% van het totale aantal stemmen en de vertegenwoordiger van de luchtruimgebruikers als bedoeld in artikel 3, lid 1 onder b) beschikt over minstens 10% van het totale aantal stemmen.
3. De besluiten van de Raad van Bestuur worden genomen met gewone meerderheid van de uitgebrachte stemmen, tenzij in dit statuut anders is bepaald.
4. Wanneer de stemmen staken, is de stem van de vertegenwoordiger van de Gemeenschap doorslaggevend.
5. Ieder besluit met betrekking tot de toetreding van nieuwe leden als bedoeld in artikel 1, lid 2, de benoeming van de uitvoerend directeur en de opheffing van de gemeenschappelijke onderneming moet de instemming hebben van de vertegenwoordiger van de Gemeenschap in de Raad van bestuur.

Artikel 5 *Taken en vergaderingen van de Raad van Bestuur*

1. De Raad van Bestuur heeft onder meer tot taak:
 - a) de nodige richtsnoeren te geven en besluiten te nemen voor de uitvoering van het SESAR-project en een algemene controle uitoefenen op de uitvoering daarvan;

- b) te beslissen over de toetreding van nieuwe leden;
- c) de uitvoerend directeur te benoemen en het organogram goed te keuren;
- d) te beslissen over de regelingen inzake de betaling van de financiële bijdragen van de leden;
- e) vaststelling van het financieel reglement van de gemeenschappelijke onderneming;
- f) goedkeuring van het driejarenplan van de onderneming en het jaarlijks werkprogramma van de gemeenschappelijke onderneming als bedoeld in artikel 15, leden 1 en 2, en de jaarlijkse begroting, de lijst van ambten inbegrepen;
- g) goedkeuring van de jaarrekeningen en de balans;
- h) vaststelling van het jaarverslag met betrekking tot de vorderingen van het SESAR-project, als bedoeld in artikel 15, lid 3;
- i) besluiten over alle aankopen verkopen en verhypothekering van onroerende goederen en andere rechten op onroerende goederen, alsmede de verlening van waarborgen of garanties, het nemen van een aandeel in andere ondernemingen of instellingen en het opnemen of verstrekken van leningen en de opheffing van de gemeenschappelijke onderneming;
- j) vaststelling van de voorwaarden voor verlening van toegangsrechten tot materiële en immateriële goederen die het eigendom zijn van de gemeenschappelijke onderneming;
- k) vaststelling van regels en procedures voor het sluiten van de overeenkomsten die nodig zijn voor uitvoering van het “plan”;
- l) goedkeuring van ieder voorstel dat een ingrijpende wijziging in de uitvoering van het SESAR-project en het werkprogramma inhoudt ;
- m) uitoefening van iedere andere bevoegdheid en het op zich nemen van iedere andere functie, met inbegrip van de eventuele oprichting van hulporganisaties die nodig zijn voor de doeleinden van het SESAR-project.

2. De Raad van Bestuur komt ten minste tweemaal per jaar bijeen.

Buitengewone vergaderingen worden bijeengeroepen op verzoek van een derde van de leden van de Raad van Bestuur, die ten minste 30% van de stemmen vertegenwoordigen, dan wel op verzoek van de Gemeenschap of de uitvoerend directeur.

De vergaderingen worden in de regel gehouden in de zetel van de gemeenschappelijke onderneming.

Tenzij anders wordt bepaald in bijzondere gevallen neemt de uitvoerend directeur deel aan de vergaderingen.

3. De Raad van Bestuur stelt zijn huishoudelijk reglement vast.

Artikel 6
Uitvoerend directeur

1. De uitvoerend directeur is belast met het dagelijks beheer van de gemeenschappelijke onderneming en is de wettige vertegenwoordiger ervan. Hij wordt benoemd door de Raad van Bestuur op voordracht van de Commissie. Hij oefent zijn functies volledig onafhankelijk uit.
2. De uitvoerend directeur heeft de leiding over de uitvoering van het SESAR-project in het kader van de richtsnoeren die zijn vastgelegd door de Raad van Bestuur, tegenover welke hij verantwoording schuldig is. Hij verstrekt aan de Raad van Bestuur alle inlichtingen die noodzakelijk zijn voor de vervulling van zijn functies.
3. De directeur heeft de volgende taken:
 - a) het organiseren, leiden en controleren van het personeel van de gemeenschappelijke onderneming met inbegrip van al het in artikel 7, lid 4, bedoelde personeel;
 - b) het organiseren, leiden en controleren van de activiteiten van de gemeenschappelijke onderneming;
 - c) het voorleggen aan de Raad van Bestuur van zijn voorstellen betreffende het organogram;
 - d) het opstellen en geregeld bijwerken van het businessplan en het jaarlijks werkprogramma van de gemeenschappelijke onderneming en het voorleggen daarvan aan de Raad van Bestuur;
 - e) het opstellen van een ontwerp van de jaarlijkse begroting, met inbegrip van de personeelsformatie en het voorleggen daarvan aan de Raad van Bestuur;
 - f) erop toezien dat de verplichtingen van de gemeenschappelijke onderneming die voortvloeien uit door haar gesloten contracten en overeenkomsten worden nagekomen;
 - g) zich er van vergewissen dat de activiteiten van de gemeenschappelijke onderneming volledig onafhankelijk en zonder enig belangenconflict worden uitgevoerd;
 - h) het opstellen van een jaarverslag over de stand van het SESAR-project en dit voorleggen aan de Raad van Bestuur;
 - i) het voorleggen aan de Raad van Bestuur van de jaarrekeningen en de balans;
 - j) het voorleggen aan de Raad van Bestuur van elk voorstel dat leidt tot een aanzienlijke wijziging in het concept van het SESAR-project.

Artikel 7
Personeel van de gemeenschappelijke onderneming

1. De personeelsformatie wordt elk jaar vastgesteld in een lijst van het aantal ambten, die in de jaarlijkse begroting is opgenomen.
2. De personeelsleden van de gemeenschappelijke onderneming worden in dienst genomen met een contract van bepaalde duur op basis van de “regeling welke van toepassing is op de andere personeelsleden van de Europese Gemeenschap”.
3. Alle personeelskosten komen ten laste van de gemeenschappelijke onderneming.
4. Ieder lid van de gemeenschappelijke onderneming kan aan de uitvoerend directeur voorstellen leden van zijn personeel bij de gemeenschappelijke onderneming te detacheren. Indien dit voorstel wordt aanvaard, komen de desbetreffende kosten ten laste van genoemd lid en kunnen een bijdrage in natura vormen als bedoeld in artikel 11, lid 5.

Het bij de gemeenschappelijke onderneming gedetacheerd personeel moet onafhankelijk te werk gaan en onder toezicht van de uitvoerend directeur.
5. De Raad van Bestuur stelt de bepalingen van uitvoering van dit artikel vast.

Artikel 8
Overeenkomsten

Met het oog op de uitvoering van de in artikel 1 omschreven taken sluit de gemeenschappelijke onderneming met Eurocontrol een overeenkomst volgens welke:

- a) Eurocontrol de resultaten van de definitiefase deelt met de gemeenschappelijke onderneming;
- b) Eurocontrol de verantwoordelijkheid krijgt voor de volgende taken die voortvloeien uit de uitvoering van het “plan” alsmede voor het beheer van de daarmee gemoeide gelden:
 - i) organisatie van de onderzoek-, ontwikkelings- en valideringsactiviteiten overeenkomstig het werkprogramma van de gemeenschappelijke onderneming;
 - ii) supervisie over de gemeenschappelijke ontwikkeling van het toekomstige systeem;
 - iii) monitoring van het “plan” en het voorstellen van eventuele wijzigingen daarvan;
 - iv) bijwerking van de convergentie-indicatoren (Europees convergentie- en uitvoeringsplan, lokaal convergentie- en uitvoeringsplan);
 - v) de contacten met de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart.

Artikel 9
Externe contracten

1. Onverminderd artikel 8, kan de gemeenschappelijke onderneming dienstverlenings- en leveringscontracten sluiten met ondernemingen of een consortium van ondernemingen, met name waar het gaat om de vervulling van de in artikel 1, lid 2, van deze verordening bedoelde taken.
2. De gemeenschappelijke onderneming ziet er op toe dat de in lid 1 bedoelde contracten de Commissie het recht geven om namens de gemeenschappelijke onderneming controles uit te voeren om na te gaan of de financiële belangen van de Gemeenschap beschermd worden.
3. De in lid 1 bedoelde contracten omvatten alle passende bepalingen op het gebied van het intellectuele-eigendomsrecht als bedoeld in artikel 17. Om ieder belangenconflict te vermijden mogen de leden, met inbegrip van hun krachtens artikel 7, lid 4, gedetacheerd personeel dat bij de definitie van werkzaamheden in het kader van een openbare inschrijving betrokken is, niet aan de uitvoering van genoemde werkzaamheden deelnemen.

Artikel 10
Werkgroepen

1. De gemeenschappelijke onderneming kan voor de uitvoering van de taken van artikel 1 een beperkt aantal werkgroepen oprichten voor de uitvoering van niet reeds elders verrichte activiteiten. De groepen zijn samengesteld op basis van de deskundigheid van beroepsmensen uit de luchtverkeersbeveiligingssector en hebben een transparante werkwijze.
2. De deskundigen die aan de werkgroepen deelnemen behoren niet tot het personeel van de gemeenschappelijke onderneming.
3. De werkgroepen worden voorgezeten door een vertegenwoordiger van de gemeenschappelijke onderneming.

Artikel 11
Financiële bepalingen

1. De inkomsten van de gemeenschappelijke onderneming komen uit de bijdragen van de leden en uit een eventuele heffing op de luchtvaarttaxatieheffingen als bedoeld in artikel 15, lid 3, onder e), tweede alinea van Verordening (EG) nr. 550/2004.
2. Voor de start van de activiteiten van de gemeenschappelijke onderneming betalen de stichtende leden een eerste bijdrage van minimaal 10 miljoen euro binnen een jaar na de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming.
3. De in artikel 1, lid 2, tweede en derde streepje bedoelde leden verbinden zich er toe een eerste bijdrage te betalen van minimaal 10 miljoen euro binnen een jaar na hun aanvaarding als lid van de gemeenschappelijke onderneming. Dit bedrag bedraagt

slechts 5 miljoen euro voor degenen die zich binnen 12 maanden na de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming als lid opgeven.

Voor de zich individueel of collectief als lid opgevende ondernemingen die kunnen worden aangemerkt als kleine of middelgrote ondernemingen in de zin van de aanbeveling van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van de kleine en middelgrote ondernemingen²⁵ wordt dit bedrag teruggebracht op 250.000 euro ongeacht het ogenblik van hun toetreding.

4. De Raad van Bestuur bepaalt de bedragen die door ieder lid moeten worden betaald, in verhouding tot de bijdragen die ieder lid zich verplicht heeft te betalen, en stelt de termijn vast waarbinnen de leden hun bijdragen moeten betalen.
5. Bijdragen in natura zijn mogelijk. Deze worden beoordeeld op hun waarde en op hun nut voor de verwezenlijking van de taken van de gemeenschappelijke onderneming.
6. De Raad van Bestuur stelt aan de Commissie het niveau voor en de berekeningsgrondslag voor de heffing op de luchtnavigatieheffingen als bedoeld in lid 1.
7. Een lid van de gemeenschappelijke onderneming dat zich niet houdt aan zijn verplichtingen betreffende bijdragen in natura of niet binnen de voorgeschreven termijn het verschuldigde bedrag betaalt verliest in de periode van zes maanden na het verstrijken van genoemde termijn zijn stemrecht binnen de Raad van Bestuur zolang hij niet aan zijn verplichtingen heeft voldaan. Indien hij na het verstrijken van genoemde zes maanden nog steeds in gebreke blijft, vervalt zijn lidmaatschap.

Artikel 12 *Inkomsten*

1. Alle inkomsten van de gemeenschappelijke onderneming worden besteed aan de verwezenlijking van de in artikel 1 omschreven taken. Behoudens artikel 23 wordt geen enkele betaling aan de leden van de gemeenschappelijke onderneming gedaan door verdeling van een eventueel overschot van de inkomsten op de uitgaven van de gemeenschappelijke onderneming.
2. De eventuele interesten die de opbrengst vormen van de door haar leden betaalde bijdragen worden beschouwd als inkomsten van de gemeenschappelijke onderneming, onverminderd de voor de gemeenschapsbijdrage geldende bepalingen van het reglement.

Artikel 13 *Financieel reglement*

1. Het financieel reglement van de gemeenschappelijke onderneming wordt door de Raad van Bestuur goedgekeurd.

²⁵ PB L 124 van 20.05.2003, blz. 36.

2. Het financieel reglement heeft tot doel een gezond en zuinig financieel beheer van de gemeenschappelijke onderneming te garanderen.
3. Het financieel reglement moet de grote lijnen van de principes van Verordening (EG, Euratom) nr. 2343/2002 volgen, en bevat met name de belangrijkste regels met betrekking tot:
 - a) de wijze van indiening en de structuur van de kostenramingen voor het SESAR-project en de jaarlijkse begroting;
 - b) de uitvoering van de jaarlijkse begroting en de interne financiële controle;
 - c) de wijze waarop de leden van de gemeenschappelijke onderneming hun bijdragen betalen;
 - d) het bijhouden en overleggen van de boekhouding en de inventarislijsten, alsmede het opstellen en overleggen van de jaarlijkse balans;
 - e) de aanbestedingsprocedure, welke gebaseerd op het beginsel van non-discriminatie tussen de landen van de leden van de gemeenschappelijke onderneming en op de communautaire aard van het project, het plaatsen van opdrachten en de contractvoorwaarden, alsmede bestellingen voor rekening van de gemeenschappelijke onderneming.
4. De gedetailleerde uitvoeringsbepalingen die het de Commissie mogelijk maken toezicht te houden op de nakoming van de verplichtingen die voortvloeien uit artikel 274 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap worden vastgelegd in een overeenkomst die tussen de gemeenschappelijke onderneming en de Commissie wordt gesloten.

Artikel 16

Uitvoering en controle van de begroting

1. Het begrotingsjaar komt overeen met het kalenderjaar.
2. Voor 31 maart van elk jaar legt de directeur aan de leden de door de Raad van bestuur goedgekeurde kostenramingen voor het SESAR-project voor.

De kostenramingen voor het project omvatten een raming van de jaarlijkse uitgaven voor de komende twee jaar. Binnen het kader van deze prognose worden de ramingen van inkomsten en uitgaven voor het eerste van deze twee begrotingsjaren (voorlopige ontwerpbegroting) op zo gedetailleerde wijze opgesteld als voor de interne begrotingsprocedure van elk lid vereist is, waarbij rekening wordt gehouden met diens financiële bijdrage aan de gemeenschappelijke onderneming. De directeur verstrekt aan de leden alle aanvullende inlichtingen die daartoe vereist zijn.

3. De leden delen aan de directeur onverwijld hun opmerkingen betreffende de kostenramingen voor het SESAR-project mee, in het bijzonder waar het gaat om de geraamde inkomsten en uitgaven voor het komende jaar.

4. Op basis van de goedgekeurde kostenramingen voor het SESAR-project en rekening houdend met de door de leden gemaakte opmerkingen stelt de directeur de ontwerp begroting voor het komende jaar op en legt deze vóór 30 september ter goedkeuring aan de Raad van Bestuur voor.
5. Binnen twee maanden na het einde van elk begrotingsjaar legt de directeur de jaarrekening en de balans betreffende het voorbije begrotingsjaar voor aan de Rekenkamer van de Europese Gemeenschappen. De controle door de Rekenkamer wordt uitgeoefend op grond van stukken en wordt ter plaatse uitgevoerd.
6. De directeur legt de jaarrekeningen en de balans samen met het rapport van de Rekenkamer ter goedkeuring met een meerderheid van 75% van de stemmen aan de Raad van Bestuur voor. De directeur heeft het recht, en indien hij hierom door de Raad van Bestuur wordt verzocht, de plicht het rapport toe te lichten.
7. De Rekenkamer bezorgt haar rapport aan de leden van de gemeenschappelijke onderneming.

Artikel 15
Vast te stellen stukken

1. In het ondernemingsplan worden de plannen voor de uitvoering van alle onderdelen van het SESAR-project uiteengezet. Het plan bestrijkt perioden van drie jaar en wordt regelmatig bijgewerkt.
2. In het jaarlijks werkprogramma, dat ieder jaar wordt vastgesteld voor een periode van twaalf maanden, worden over genoemde periode de activiteiten, het tijdschema en de kosten van de gemeenschappelijke onderneming beschreven.
3. In het jaarverslag wordt de voortgang van het SESAR-project beschreven, met name wat betreft het tijdschema, de kosten en de resultaten.

Artikel 16
Bescherming van de financiële belangen van de Gemeenschap

1. De Commissie heeft het recht zich er, door het uitvoeren van doeltreffende controles, van te vergewissen dat de financiële belangen van de Gemeenschap beschermd zijn. Indien de Commissie onregelmatigheden vaststelt, behoudt zij zich het recht voor elke verdere betaling ten behoeve van de gemeenschappelijke onderneming te verminderen of op te schorten.
2. Deze vermindering of opschorting krachtens lid 1 zal gelden voor een bedrag dat gelijk is aan het bedrag van de feitelijk door de Commissie geconstateerde onregelmatigheden.

Artikel 17
Eigendomsrechten

De gemeenschappelijke onderneming is eigenaar van alle roerende en onroerende goederen die worden vervaardigd of die aan haar worden overgedragen voor de uitvoeringsfase van het SESAR-project.

Artikel 18
Transparantie en behandeling van documenten

De Raad van Bestuur stelt de regels vast voor de behandeling van de documenten waarin de eisen van veiligheid en vertrouwelijkheid van commerciële gegevens en die van de toegang daarvan voor het publiek worden verzoend. De regels houden desgewenst rekening met de principes en beperkingen van Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad²⁶.

Artikel 19
Maatregelen tegen fraude

1. Ten aanzien van de bestrijding van fraude, corruptie en andere onwettige handelingen is Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad²⁷ van toepassing.
2. De gemeenschappelijke onderneming onderschrijft het interinstitutioneel akkoord van 25 mei 1999 tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende interne onderzoeken door het Europees bureau voor fraudebestrijding (OLAF)²⁸ en stelt onverwijld de geëigende voor alle personeelsleden van de gemeenschappelijke onderneming geldende bepalingen vast.
3. De Rekenkamer en de OLAF kunnen desnoods ter plaatse een controle uitvoeren bij de begunstigen van kredieten van de gemeenschappelijke onderneming, alsook bij de personen die verantwoordelijk zijn voor de toekenning van deze kredieten.

Artikel 20
Aansprakelijkheid

1. Alleen de gemeenschappelijke onderneming kan op haar verplichtingen worden aangesproken.
2. De contractuele aansprakelijkheid van de gemeenschappelijke onderneming wordt beheerst door de toepasselijke contractuele bepalingen en door het recht dat op het betrokken contract van toepassing is.

²⁶ PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

²⁷ PB L 136 van 31.5.1999, blz. 1.

²⁸ PB L 136 van 31.5.1999, blz. 15.

3. Elke betaling van de gemeenschappelijke onderneming ter dekking van de in lid 2 bedoelde aansprakelijkheid alsmede de daaraan verbonden kosten en uitgaven worden beschouwd als uitgaven van de gemeenschappelijke onderneming.
4. De directeur dient bij de Raad van Bestuur een voorstel in voor alle benodigde verzekeringen en de gemeenschappelijke onderneming sluit de verzekeringen af die de Raad van Bestuur hem vraagt af te sluiten.

Artikel 21
Vertrouwelijkheid van gegevens

De gemeenschappelijke onderneming beschermt de gevoelige informatie waarvan ongeoorloofde verspreiding de belangen van de overeenkomstsluitende partijen zou kunnen schaden. Zij past de bij Besluit 2001/264/EG van de Raad²⁹ omschreven en ten uitvoer gelegde grondbeginselen en minimumbeveiligingsnormen toe.

Artikel 22
Tijd van bestaan van de gemeenschappelijke onderneming

- 1 De gemeenschappelijke onderneming wordt opgericht voor een periode die loopt tot 31 december 2013.

Naar gelang van de vooruitgang die wordt geboekt bij de uitvoering van de taken van de gemeenschappelijke onderneming als omschreven in artikel 1 van deze verordening kan deze periode worden bekort of verlengd door wijziging van dit statuut.

2. Naar gelang van de vooruitgang die is geboekt bij de verwezenlijking van de doelstellingen van het businessplan en de aanpassingen daarvan zal aan het einde van de in lid 1 bedoelde periode door de Commissie aan de Raad worden voorgesteld om alle of een deel van de materiële en immateriële goederen die het eigendom zijn van de gemeenschappelijke onderneming over te dragen aan een andere organisatie.

Artikel 23
Ontbinding van de gemeenschappelijke onderneming

Ten behoeve van de procedure voor ontbinding van de gemeenschappelijke onderneming benoemt de Raad van Bestuur een of meer vereffenaars, die handelen overeenkomstig de besluiten van de Raad van Bestuur.

Artikel 24
Toepasselijk recht

Het recht van de staat waar zich de vestigingsplaats van de gemeenschappelijke onderneming bevindt is van toepassing op alle niet onder dit statuut vallende aangelegenheden.

²⁹ PB L 101 van 11.4.2001, blz. 1. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2005/571/EG (PB L 193 van 23.7.2005, blz. 31).

FINANCIËEL MEMORANDUM BIJ HET BESLUIT

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van een gemeenschappelijke onderneming SESAR

2. ABM/ABB-KADER

Betrokken beleidsterrein(en) en bijbehorende activiteit(en):

Activiteit "Vervoer over land, door de lucht en ter zee"

Doelstelling "Toezicht op de tenuitvoerlegging van de interne markt voor vervoersdiensten"

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:

Volgens de huidige codificering:

06.0301 - Financiële steun voor projecten van gemeenschappelijk belang inzake het trans-Europese vervoersnetwerk

06.0601 - Onderzoek in verband met energie en vervoer – Lucht- en ruimtevaart

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen: 2007-2013

3.3. Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe):

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
06.0301	Niet-verplicht	GK ³⁰	NEE	JA	NEE	nr. 1A
06.0601	Niet-verplicht	GK	NEE	JA	NEE	nr. 1A

³⁰ Gesplitste kredieten

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)P

Een eventuele wijziging van de jaarlijkse bedragen ten laste van de communautaire begroting moeten worden goedgekeurd bij de besprekingen betreffende de begrotingsprocedure van het desbetreffende jaar en onder de plafonds blijven die worden goedgekeurd voor "de projecten van gemeenschappelijk belang" bij de besluiten die worden genomen naar aanleiding van voorstel COM(2004) 475 def.

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt Nr.		Jaar 2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.	Totaal
---------------	----------	--	-----------	------	------	------	------	-----------	--------

Beleidsuitgaven³¹

Vastleggingskredieten (VK)	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
Betalingskredieten (BK)		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

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag³²

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4	c	=	=	=	=	=	=	=
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Betalingskredieten		b+c	2,000	51,000	100,000	100,000	100,000	250,000	603,000

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen³³

Totale indicatieve kosten van de maatregel

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562	2,075
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6	e	pm	pm	pm	0,200	pm	0,400	0,600

³¹ Uitgaven die niet onder hoofdstuk 06 01 van de betrokken titel 06 vallen

³² Uitgaven in het kader van artikel 06 01 04 van titel 06.

³³ Uitgaven in het kader van hoofdstuk 06 01, met uitzondering van de artikelen 06 01 04 en 06 01 05

Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	3,389	100,281	100,281	100,481	100,281	200,962	605,675
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	2,389	51,281	100,281	100,481	100,281	250,962	605,675

medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar 2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.	Totaal
EUROCONTROL		3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Andere leden van de gemeenschappelijke onderneming en heffing op de navigatieheffing*	f	0	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	600,000
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c+d +e+f	6,389	300,281	300,281	300,481	300,281	601,162	1.808,875

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

De voorgestelde communautaire financiering is verenigbaar met voorstel COM(2004) 487 def. onder voorbehoud van het definitieve akkoord over de financiële vooruitzichten voor 2007-2013.

De referentiebedragen voor de programma's TEN en RTD zijn opgenomen in de bedragen van de voorstellen COM(2004) 475 def. en COM(2005) 119.

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord³⁴ (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

³⁴ Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

NB: Alle gegevens en opmerkingen over de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten moeten in een aparte bijlage worden vermeld.

in miljoen euro (tot op een decimaal)

Begrotingsonderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie							
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵		
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>									
	b) <i>Vershil in ontvangsten</i>	Δ								

(Vermeld elk betrokken begrotingsonderdeel; voeg extra rijen toe wanneer er gevolgen zijn voor meer dan een begrotingsonderdeel.)

4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

Jaarlijkse behoeften	Jaar 2007	2008	2009	2010	2011	vanaf 2012
Totale personele middelen in VTE	4	3	3	3	3	3 per jaar

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

Gegevens over de context van het voorstel moeten in de toelichting worden verstrekt. Geef in dit deel van het financieel memorandum de volgende aanvullende informatie:

5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

Het SESAR-project bestaat uit een definitiefase (2004-2007) en een uitvoeringsfase (2008-2020) die uiteenvallen in 2 stappen: ontwikkeling (2008-2013) en stationering (2014-2020). De precieze omvang van de uitvoeringsfase vloeit voort uit de definitiefase. **De gemeenschappelijke onderneming houdt zich enkel bezig met de**

³⁵ Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

ontwikkelingsactiviteiten van de uitvoeringsfase. De mededeling van de Commissie betreffende SESAR bevat de nadere informatie hieromtrent.

5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

De Gemeenschap draagt reeds, samen met Eurocontrol, financieel bij in de definitiefase in het kader van het TEN-Vervoer-programma. Zonder de bijdrage van de Gemeenschap had deze fase niet kunnen worden gestart of zou zij grote achterstand hebben opgelopen waardoor het project in het gedrang was gekomen.

De participatie van diverse overheden in de uitvoeringsfase verleent het project een strategische en institutionele dimensie. Dit sluit volledig aan bij de Lissabon-strategie door een publiek-privaat partnerschap tot stand te brengen op het gebied van onderzoek. Als houdster van de regelgevende bevoegdheid staat de Commissie borg voor de samenhang met de wetgeving betreffende het gemeenschappelijk luchtruim en zorgt zij voor een efficiënte en snelle besluitvorming, hetgeen van essentieel belang is voor de modernisering van de luchtverkeersbeveiliging in Europa.

De financiële deelneming van de Gemeenschap is een belangrijke stimulans voor de industrie, die alleen niet in staat is om de modernisering van het systeem te financieren en tegelijk de werkingskosten van het huidige systeem te dragen.

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

Het SESAR-project valt onder de ABM-doelstelling "Voltooiing van de interne markt voor energie- en vervoersdiensten en toezicht op de tenuitvoerlegging ervan" van de activiteit "Vervoer over land, door de lucht en ter zee".

Doel van het SESAR-project is de modernisering van de Europese luchtverkeersbeveiliging. Doel van de gemeenschappelijke onderneming is het organiseren en coördineren van het project door de inspanningen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling in de Europese Gemeenschap te bundelen.

De definitiefase van het project is momenteel aan de gang en moet in 2007 leiden tot een *moderniseringsplan voor de luchtverkeersbeveiliging in Europa*. **Dit plan moet de essentiële elementen aanreiken voor de omschrijving van de operationele doelstellingen van de gemeenschappelijke onderneming.** In het plan zullen de prestatiebehoeften van het nieuwe systeem tegen het jaar 2020 worden aangegeven en zullen verder oplossingen worden genoemd voor de totstandbrenging van een geharmoniseerd en wereldwijd interoperabel luchtverkeersbeveiligingssysteem. Voorts wordt daarin het werkprogramma gegeven voor de activiteiten op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en validering evenals een uitvoerig plan, met kostenberekening en prioriteiten, voor de ontwikkelings- en de stationeringsfase.

Bijgevolg kunnen de operationele doelstellingen en de precieze indicatoren niet worden vastgesteld voordat het moderniseringsplan is opgesteld.

Toch kunnen nu reeds "specifieke" doelstellingen worden aangegeven:

- oprichting van de gemeenschappelijke onderneming, samenstelling van de beheersorganen, aanwerving van personeel;
- organisatie en coördinatie van de uitvoering van het project, overeenkomstig het moderniseringsplan;
- organisatie van de activiteiten op het gebied van onderzoek, ontwikkeling, validering en onder haar bevoegdheid verrichte studies;
- organisatie van aanbestedingen voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke producten.

In dit stadium kunnen de volgende indicatoren in overweging worden genomen: het opzetten van de beheersstructuur (inrichting van de zetel van de onderneming, samenstelling van de raad van bestuur, vaststelling van het reglement van orde en het financieel reglement, aanwerving van de uitvoerend directeur en van personeel); het opstarten van de activiteiten (opstelling van het werkprogramma, sluiting van de overeenkomst met Eurocontrol, beroep op de financiële toezeggingen van de leden); voortzetting van de activiteiten en evaluatie daarvan (aantrekking van andere leden, uitschrijven van aanbestedingen, opstelling van voortgangsverslagen, benchmarking t.o.v. de Verenigde Staten).

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

Voor de uitvoering van de actie gekozen methode(n)³⁶.

Gecentraliseerd beheer

rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak

Gedeeld of gedecentraliseerd beheer

met lidstaten

met derde landen

Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

³⁶ Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder Opmerkingen.

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

6.1. Toezicht

De ontwerpstatuten van de gemeenschappelijke onderneming bevatten specifieke bepalingen inzake interne controle.

6.2. Evaluatie

6.2.1. Evaluatie vooraf

De effectenanalyse die als bijlage bij dit voorstel is gevoegd en gebaseerd is op een voorbereidende kosten-batenstudie van het SESAR-project en de leidinggevende structuur ervan, reikt reeds grotendeels de nodige elementen aan voor een evaluatie vooraf van de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming SESAR.

Om de onder punt 5 aangegeven redenen zullen de essentiële elementen voor de omschrijving van de operationele doelstellingen van de gemeenschappelijke onderneming echter pas in 2007 beschikbaar zijn. Aangezien in dit stadium van het project een uitvoerige analyse vooraf dus niet mogelijk is, zal de Commissie haar evaluatie aan het einde van de definitiefase verder aanvullen.

6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)

Niet van toepassing

6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties

De interne evaluatie van de gemeenschappelijke onderneming zal gebeuren aan de hand van een jaarverslag over de voortgang van het project.

Bovendien evalueert de Commissie iedere drie jaar de toepassing van de verordening en de bereikte resultaten. Er is eveneens voorzien in een eindevaluatie.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

De statuten van de gemeenschappelijke onderneming bevatten specifieke bepalingen inzake fraudebestrijdingsmaatregelen.

8. MIDDELEN

8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar 2007		Jaar 2008		Jaar 2009		Jaar 2010		Jaar 2011		Jaar 2012 e.v.		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
DOELSTELLING nr. 1 ³⁷ Oprichting van de gemeenschappelijke onderneming																
Subtotaal doelstelling 1	=	=		1												1
DOELSTELLING nr. 2 ³⁸ Organisatie en coördinatie van de uitvoering van het project																
Subtotaal doelstelling 2	=	=		2	4	4	4	4	4	4	4	8				26

³⁷ Zoals beschreven in punt 5.3

³⁸ Zoals beschreven in punt 5.3

DOELSTELLING nr. 3																
Organisatie van het technische werk																
Subtotaal doelstelling 3	=	=		0		48		48		48		48		96		288
DOELSTELLING nr. 4																
Uitschrijven van aanbestedingen																
Subtotaal doelstelling 4	=	=		0		48		48		48		48		96		288
TOTALE KOSTEN	=	=		3		100		100		100		100		200		603

De in tabel 8.1 opgenomen bedragen zijn indicatief. Een nauwkeuriger verdeling per doelstelling vloeit voort uit de definitiefase van het project.

8.2. Administratieve uitgaven

8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar 2007	Jaar 2008	Jaar 2009	Jaar 2010	Jaar 2011	2012-2013
Ambtenaren of tijdelijk personeel ³⁹ (06 01 01)	A*/AD	2	1	1	1	1	2
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	2
Uit art. 06 01 02 gefinancierd personeel ⁴⁰		1	1	1	1	1	2
Uit art. 06 01 04/05 gefinancierd personeel ⁴¹ ander		=	=	=	=	=	=
TOTAAL		4	3	3	3	3	6

8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

- Voorbereidende werkzaamheden voor de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming;
- Contacten met de verschillende politieke, economische, technische en sociale actoren;
- Beheer van de communautaire subsidies.

8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

(Wanneer meer dan een bron wordt vermeld, geef dan het aantal posten per bron)

- 2 posten zijn momenteel toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen project
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n

³⁹ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

⁴⁰ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

⁴¹ Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

- 1 post waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- 1 bestaande post binnen de beherende dienst die wordt heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen (06 01 04/05 - Uitgaven voor administratief beheer)*

Niet van toepassing.

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
1. Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)	=	=	=	=	=	=	=
Uitvoerende agentschappen ⁴²							
Andere technische en administratieve bijstand	=	=	=	=	=	=	=
- intern							
- extern							
Totaal Technische en administratieve bijstand	0	0	0	0	0	0	0

⁴² Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar 2007	Jaar 2008	Jaar 2009	Jaar 2010	Jaar 2011	Jaar 2012 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (06 01 01)	0,324	0,216	0,216	0,216	0,216	0,432
Uit art. 06 01 02 gefinancierd personeel	0,065	0,065	0,065	0,065	0,065	0,130
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562

Berekening – Ambtenaren en tijdelijke functionarissen

Verwijs zo nodig naar punt 8.2.1

Standaardkosten 108.000 € /jaar per functionaris

Berekening – Uit artikel 06 01 02 gefinancierd personeel

Verwijs zo nodig naar punt 8.2.1

Kosten van een gedetacheerd nationaal deskundige:

Dagvergoeding 41.000 €/jaar + Reiskosten 4.000 €/jaar + Administratiekosten
19.985 €/jaar = totaal 64.985 €/jaar => 65.000 €/jaar

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen
in miljoen euro (tot op 3 decimalen)*

	Jaar 2007	Jaar 2008	Jaar 2009	Jaar 2010	Jaar 2011	Jaar 2012 e.v.	TOTAAL
06 01 02 11 01 - Dienstreizen **	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
06 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen							
06 01 02 11 03 - Comités ⁴³							
06 01 02 11 04 – Studies en adviezen							
06 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
2. Totaal Andere beheersuitgaven (06 01 02 11)							
3. Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel) evaluaties 06.010503 - 06010404***				0,200		0,600	0,800
Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen				0,200		0,600	0,800

Berekening - Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

** Dienstreizen van personeel van de Commissie dat voor het project werkt: hangt af van de definitieve vestigingsplaats van de zetel van de gemeenschappelijke onderneming.

*** 2 tussentijdse en een eindevaluatie

De uitgaven voor personeel en beheer zullen in het kader van de jaarlijkse begrotingsprocedure ten laste worden gebracht van de begroting van het beherende DG.

⁴³ Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.