

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über das Vorhaben zur Schaffung des europäischen Systems der neuen Generation für das Flugverkehrsmanagement (SESAR) und die Errichtung des gemeinsamen Unternehmens SESAR

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Errichtung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)

KOM(2005) 602 endg.; Ratsdok. 15143/05

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 5. Dezember 2005 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 29. November 2005 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 877/01 = AE-Nr. 013225
und Drucksache 883/01 = AE-Nr. 013256

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

über das Vorhaben zur Schaffung des europäischen Systems der neuen Generation für das Flugverkehrsmanagement (SESAR) und die Errichtung des gemeinsamen Unternehmens SESAR

1. EINLEITUNG

Der Luftverkehr trägt rund 220 Mrd. € zum europäischen Bruttoinlandsprodukt bei und beschäftigt 3,1 Millionen Arbeitnehmer. Er trägt auch in bedeutendem Maße zum europäischen Zusammenhalt bei, indem er eine schnelle und effiziente Beförderung von Personen und Gütern und die Erreichbarkeit abgelegener Regionen gewährleistet.

Laut den derzeitigen Vorhersagen wird sich das Luftverkehrsaufkommen in Europa in den nächsten zwanzig Jahren verdoppeln und in bestimmten Regionen, besonders in Mitteleuropa, sogar verdreifachen¹.

Der Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur ist daher eine vordringliche Aufgabe, um das europäische Wachstum zu sichern. Letzteres stützt sich im Übrigen auf die Durchführung industrieller Großvorhaben mit hohem Technologienutzen, wie beispielsweise GALILEO (Satellitenavigation) oder ITER (Kernfusion).

SESAR reiht sich in diesen Rahmen ein. Das Vorhaben hat die Errichtung des europäischen Systems für das Flugverkehrsmanagement der neuen Generation zum Ziel. Dabei geht es um die Ausarbeitung der Technologien, Organisationsformen und industriellen Bestandteile, mit denen die Sicherheit und der reibungslose Fluss des Luftverkehrs in den nächsten zwanzig Jahren in Europa und weltweit gewährleistet werden kann.

Das Vorhaben stellt auch die Antwort der Europäischen Gemeinschaft auf die Vision der hochrangigen Gruppe für den gemeinsamen Luftraum sowie auf die Empfehlungen des Rates für Luftfahrtforschung in Europa (ACARE) dar, die zu einer „Revolution“ der Flugsicherung aufriefen, damit Europa in die Lage versetzt wird, die Herausforderungen seiner wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zu bewältigen.

Durch seinen entscheidenden Beitrag zum Aufschwung des Luftfahrtsektors in Europa dient das Vorhaben der Erreichung der Lissabonner Ziele, die Europäische Union zur „wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensgestützten Wirtschaft der Welt“ zu machen². Die Ergebnisse der durchgeführten Folgenabschätzung belegen, dass dieses Vorhaben wesentlich zum europäischen Wachstum beitragen und die Schaffung von Arbeitsplätzen mit hohem Mehrwert in Europa fördern wird.

¹ EUROCONTROL-Vorhersagen.

² SESAR ist Bestandteil der verschiedenen Beiträge der Kommission zum Prozess von Lissabon.

Es handelt sich auch um ein „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Bereich der Infrastruktur, wie sie vom Europäischen Rat festgelegt wurden³.

2. DIE FLUGSICHERUNG: WESENTLICHES ELEMENT DES FLUGVERKEHRS

Die Flugsicherung hat die Aufgabe, die sichere und regelgerechte Durchführung der Flüge zu gewährleisten. Sie stützt sich heute im Wesentlichen auf bodengebundene Mittel zur Kontrolle und Lenkung der Luftfahrzeuge und besonders auf die Arbeit der Fluglotsen. Die Flugzeugführer im Cockpit sind weitgehend „blind“; ihre „Augen“ sind die der Fluglotsen, die ihnen die zu befolgenden Flugwege angeben.

2.1. Eine institutionelle Organisation im Umbruch

Der einheitliche europäische Luftraum⁴, der im März 2004 beschlossen wurde und dessen Realisierung bereits weit fortgeschritten ist, bringt eine umfassende Neuordnung der Organisation der Flugsicherungsdienste mit sich. Er bestimmt eine klare Organisation der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsdienstleistern und legt grenzübergreifende Luftraumblöcke fest. Mit der Festlegung dieser Blöcke werden die Luftstraßen und die Luftraumstrukturen nicht mehr durch Landesgrenzen bestimmt, sondern entsprechend den betrieblichen Realitäten des Luftverkehrs.

Diese Reform wird zu einer tief greifenden Neuorganisation des Sektors führen, da neue Arbeits- und Entscheidungsfindungsmethoden Anwendung finden, die effizienter sind und auf der Konsultation der Mitgliedstaaten und der Branche beruhen.

2.2. Eine veralternde Infrastruktur

Während die Entwicklung dieses Bereichs kräftig voranschreitet und sich die globale Leistungsfähigkeit des Systems verbessert hat, hat sich bei der Ausrüstung nur wenig getan. Das starke Wachstum des Luftverkehrs der letzten zwanzig Jahre ist nicht mit einer umfassenden Modernisierung der Flugsicherungssysteme einhergegangen. Im Zeitalter der Informationsgesellschaft kommunizieren Fluglotse und Flugzeugführer noch immer mündlich und nutzen dieselben Sprechfunkmittel wie früher⁵. Während die Automatisierung mehr und mehr Einzug in das Cockpit hält, muss der Fluglotse bei seiner Arbeit noch immer möglicherweise auftretende Probleme und Hindernisse antizipieren. Die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Luftverkehrs, die im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern außerordentlich hoch sind, konnten großenteils dadurch

³ Entschlüsse des Rates vom 24.10.1994 (94/C 309/02), vom 17.11.1995 (95/C 317/01) und vom 19.7.1999 (1999/C 222/01). Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates 1692/96/EG vom 23.7.1996. Vorschlag der Kommission KOM(2004) 475 vom 14.7.2004.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums. Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum. Verordnung (EG) Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum. Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes.

⁵ In diesem Zusammenhang ergeben sich Sicherheitsrisiken wegen der Frequenzüberlastung und der Gefahr von Missverständnissen, die zu Diskrepanzen zwischen Anweisungen und tatsächlich ausgeführten Aktionen führen können.

aufrechterhalten werden, dass die Zahl der Mitarbeiter erheblich gesteigert wurde, wodurch der Verkehr besser verteilt werden konnte, sowie durch die Anstrengungen der Gesamtheit der europäischen Fluglotsen, ohne dass jedoch die Arbeitsmethoden geändert wurden. Das System stößt jetzt an seine Kapazitätsgrenzen, daher bedarf es eines Qualitätssprungs.

2.3. Eine notwendige technische Reform

Wegen ihres Alters und der Tatsache, dass sie zu sehr lokalen Besonderheiten Rechnung tragen, sind die derzeitigen Systeme der Flugsicherung wenig geeignet, einer schnellen, wirtschaftlichen und zuverlässigen Weiterentwicklung des Luftverkehrs in Europa zu dienen, während sich die Anforderungen in diesem Bereich im Umbruch befinden.

- Der Fluggast wünscht sich ein effizientes, erschwingliches und sehr sicheres Verkehrsangebot.
- Der Umweltschutz wird zu einem bestimmenden Kriterium für den verträglichen Ausbau der Mobilität.
- Die Ereignisse vom 11. September 2001 haben gezeigt, dass das Flugzeug zu einer Bedrohung für die Sicherheit der Bevölkerung werden kann.

Die notwendigen Entwicklungen, mit denen diesem neuen Ansatz für den Luftverkehr Rechnung getragen werden kann, können nicht auf den Grundlagen des jetzigen Systems aufbauen:

- Die Technologien, die teilweise mehrere Jahrzehnte alt sind, sind an der Grenze ihrer Entwicklungsfähigkeit angelangt, besonders was die umfassende Nutzung von Fortschritten im Bereich der Telekommunikation oder der Satellitennavigation angeht.
- Diese mangelnde technische Entwicklungsfähigkeit zwingt insbesondere dazu, dass die Luftfahrzeuge festgelegten und starren Flugwegen folgen müssen, die unter dem Gesichtspunkt des Energieverbrauchs und der Lärmemissionen nicht optimal sind.
- Die sehr weit gehende Anpassung der verschiedenen Systeme an lokale Besonderheiten hat es den Betreibern zwar ermöglicht, auf den Verkehrsdruck zu reagieren, aber zu einer Zersplitterung des Systems in seiner Gesamtheit geführt, da sie sowohl die technische als auch die betriebliche Interoperabilität erschwert hat.
- Es bestehen erhebliche Unterschiede beim jetzigen Ausrüstungs- und Leistungsniveau der Flugsicherung zwischen den verschiedenen EU-Ländern, was der Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems abträglich ist.

Der Sektor entwickelt sich tendenziell nicht notwendigerweise in die richtige Richtung:

- Der Anstieg der Kosten des europäischen Flugsicherungssystems (derzeit rund 7 Mrd. € jährlich) ist insgesamt gesehen dem jetzigen Verkehrswachstum proportional. Ohne gestaltenden Eingriff und bei einfacher Fortschreibung des Trends wird die Flugsicherung im Jahr 2020 zwischen 14 und 18 Mrd. € jährlich kosten.

- Zwar hat die Sicherheit des Luftverkehrs weltweit ein sehr hohes Niveau erreicht, doch zeigt die Auswertung der einschlägigen Daten für Europa, dass in den letzten fünf Jahren drei schwer wiegende Unfälle unmittelbar auf Mängel der Flugsicherung zurückzuführen sind⁶. Eine Analyse der Flugunfalltrends führt zu beunruhigenden Ergebnissen. Auch wenn die Gemeinschaft einen vorausschauenden Ansatz verfolgt – insbesondere durch Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), deren Aufgabengebiet noch zu erweitern ist, damit sie eine zentrale Rolle in allen Fragen der Flugsicherheit spielen kann –, ist zu befürchten, dass das Flugunfallrisiko mit zunehmender Verkehrsverdichtung und einer immer älter werdenden Ausrüstung ein Niveau erreicht, das für die Bürger Europas nicht mehr hinnehmbar wird.
- Die derzeit unkoordinierte Entwicklung der Systeme führt zu Mehrkosten und Verzögerungen bei der Inbetriebnahme neuer Ausrüstungen und straft die Nutzer damit doppelt durch hohe Kosten und eine geringe Leistungsfähigkeit. Aber auch den Fluglotsen stehen deshalb nur wenig entwicklungsfähige und leistungsschwache Werkzeuge zur Verfügung⁷.

3. DAS PROJEKT SESAR

3.1. SESAR: Die Flugsicherung der neuen Generation

Das Wachstum des Luftverkehrs konfrontiert Europa mit der unabwendbaren Notwendigkeit, die Flugsicherungsinfrastruktur zu modernisieren. Durch radikale Verbesserungen des Flugverkehrsmanagements wird es mit SESAR möglich, den Beschränkungen des Luftraums und den ausgeprägten Kapazitätsengpässen auf den Flughäfen entgegenzuwirken, da die vorhandene Infrastruktur optimal genutzt werden kann.

SESAR ist das technologische Teilstück des einheitlichen europäischen Luftraums. Damit wird die Begleitung und Unterstützung der institutionellen Reform durch die technische und betriebliche Infrastruktur möglich. Das Vorhaben stützt sich im Übrigen auf die Regulierungswerkzeuge und neuen Arbeitsmethoden, die mit dem einheitlichen Luftraum zur Verfügung stehen, sowie auf das Fachwissen von EUROCONTROL, wodurch gewährleistet ist, dass die technologischen Fortschritte in der Praxis wirksam umgesetzt werden können.

Es geht darum, einen wahrhaften technischen Sprung zu vollziehen, beispielsweise bei den Datenverbindungen zwischen Luftfahrzeug und Boden, bei der Satellitennavigation und dem automatisierten Flugwegmanagement in Echtzeit. Das Vorhaben wird es ermöglichen, die außerordentliche Entwicklung im Bereich der Rechner- und Kommunikationstechnik optimal zu nutzen und dabei bereits in der Konzeptionsphase der Systeme den notwendigen Sicherheits- und Zuverlässigkeitsanforderungen Rechnung zu tragen.

⁶ Paris-Roissy 2000, Mailand-Linate 2001, Überlingen 2002. Durchschnittlich ereignen sich jährlich 9 Unfälle, zu denen die Flugsicherung indirekt beigetragen hat.

⁷ Eklatantestes Beispiel ist das Luftfahrt-Telekommunikationsnetz, das auf der Grundlage eines überholten Modells aus den Zeiten vor dem Aufkommen des Internets konzipiert und normiert wurde und bis heute noch nicht errichtet ist.

Die USA, die denselben Schwierigkeiten gegenüberstehen, haben bereits ein Vorhaben für ein System der neuen Generation für den Luftverkehr gestartet (NGATS, Next Generation Air Transport System). SESAR stellt die europäische Antwort dar mit dem Zweck, den Platz Europas in diesem Sektor zu festigen. Für die Branche geht es um einen beträchtlichen Einsatz, denn der Markt hat eine weltweite Dimension.

4. SESAR IST EIN INDUSTRIEPOLITISCHES GROSSVORHABEN FÜR EUROPA

Das Projekt SESAR reiht sich in die industriepolitischen Erfolgsgeschichten Europas wie Ariane, Airbus oder GALILEO ein. Es bündelt die Forschungsanstrengungen, wirkt als Innovationskatalysator in Europa und wird die europäische Flugsicherungsinfrastruktur zur modernsten und leistungsfähigsten Infrastruktur der Welt machen.

SESAR ermöglicht die Zusammenlegung und Rationalisierung der Entwicklung von Flugsicherungssystemen einer neuen Generation, was im vorgelagerten Bereich zu Größeneinsparungen führt, aber auch im nachgeordneten Bereich eine erhebliche Nutzensteigerung bezüglich des Betriebs und der Instandhaltung dieser Systeme bewirkt. Eine im Auftrag der Kommission durchgeführte Studie, in die das Branchenkonsultationsorgan einbezogen war, errechnet für die Durchführung von SESAR einen **Kapitalwert von 20 Mrd. €**

Eine umfassende Analyse, bei der die Auswirkungen von SESAR auf den gesamten europäischen Luftfahrtsektor berücksichtigt werden, belegt, dass das Vorhaben die Schaffung mehrerer Tausend zusätzlicher Arbeitsplätze im gesamten Luftfahrtsektor ermöglicht.

Die technologischen Fortschritte, die die europäische Luftfahrtindustrie dank SESAR erzielen wird, werden der Industrie eine starke Position auf den Exportmärkten verschaffen. Das Vorhaben kann es darüber hinaus ermöglichen, europäischen Luftfahrzeugen einen Vorsprung vor der ausländischen Konkurrenz zu verschaffen.

Die Auswirkungen von SESAR auf die Sicherheit sind von grundlegender Bedeutung. Die derzeitige Fragmentierung der Systeme und Betriebsverfahren sowie die Überalterung der Technik sind nicht haltbar, wo doch die Sicherheit oberstes Ziel der Flugsicherung ist. Der Rückgriff auf moderne, sichere und zuverlässige Technologien und auf die Vereinheitlichung der Flugsicherungsinfrastruktur wird zu entscheidenden Verbesserungen bei der Sicherheit des Luftverkehrs führen.

Die Auswirkungen von SESAR auf die Umwelt werden ebenfalls erheblich sein, besonders in Verbindung mit den großen Fortschritten von GALILEO, durch die direktere und damit unter Umweltaspekten bessere Flugwege genutzt werden können. Bei jedem Flug könnte der Ausstoß an Treibhausgasemissionen nach Schätzungen um 4 bis 6 % verringert werden⁸. Im Übrigen können durch eine größere Genauigkeit und Flexibilität dank Satellitennavigation und Start- und Landehilfen einer neuen Generation auch die An- und Abflugwege an Flughäfen optimiert werden, um die Belastung der Flughafenanrainer zu verringern. Diese

⁸ Angaben von EUROCONTROL.

Vorteile ergeben sich bei den einzelnen Flügen, so dass die wegen des erheblichen Anstiegs der Zahl der Flüge insgesamt negativen Umweltauswirkungen von SESAR nicht vollständig ausgeglichen werden können. Es müssen daher ergänzende Maßnahmen in Betracht gezogen werden, die eine Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zum Ziel haben⁹.

5. DIE SESAR-FÜHRUNGSSTRUKTUR: SCHLÜSSELFAKTOR FÜR DEN ERFOLG

5.1. Entscheidungsschwierigkeiten vermeiden

Die bei der Modernisierung der Luftverkehrsinfrastruktur auftretenden Probleme ergeben sich auch aus Schwierigkeiten bei der Entscheidungsfindung. Die Akteure im Bereich der Flugsicherung sind sehr unterschiedlichen Typs und haben verschiedenen Status, und diese Unterschiede werden durch unterschiedliche geographische Gegebenheiten noch verstärkt.

Wie im Fall von GALILEO werden es die Nutzung der institutionellen Mechanismen der Gemeinschaft und der Einsatz einer flexiblen und ureigenen Führungsstruktur ermöglichen, derzeit bestehende Hindernisse zu überwinden.

5.2. Der einheitliche europäische Luftraum: eine institutionelle Lösung

Die Gemeinschaft verfügt mit den Regelungsinstrumenten, die sie im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums geschaffen hat, über Verfahren zur effizienten Entscheidungsfindung, die der Konsultation, besonders im Ausschuss für den einheitlichen Luftraum, in dem die Mitgliedstaaten vertreten sind, und im Branchenkonsultationsorgan, in das die gesamte Branche einbezogen ist, breiten Raum lassen. Die erlassenen Entscheidungen sind dann im Rahmen von Verordnungen zur Umsetzung verbindlich, was ihre Stärke ausmacht.

5.3. Das gemeinsame Unternehmen SESAR

SESAR wird die Mittel für Forschung und Entwicklung zur Schaffung von Systemen einer neuen Generation bündeln und es ermöglichen, das Ausrüstungsniveau der verschiedenen Länder der Europäischen Union zu vereinheitlichen und eine neue europäische Luftfahrtinfrastruktur zu installieren.

Diese Politik muss sich im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft vollziehen können, bei der die institutionelle Fähigkeit zur Vornahme langfristiger Investitionen mit einer Risikoteilung mit der Branche kombiniert wird. Bei dem Vorhaben müssen öffentliche wie auch private Finanzmittel genutzt werden können, und zwar gemäß den Erfordernissen des Programms und nicht nach Haushaltsgesichtspunkten, und es muss ein schrittweises und unwiderrufliches Engagement der Branche erleichtert werden.

Erforderlich ist daher eine flexible und reaktionsfähige Struktur, die über die Rechtspersönlichkeit zum Abschluss der für die Schaffung des europäischen

⁹ Die Kommission hat vor kurzem eine Mitteilung über die Verringerung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf den Klimawandel angenommen (COM(2005)459 endgültig).

Flugsicherungssystemen nötigen Verträge verfügt. Es sind jedoch enge Verbindungen mit den öffentlichen Stellen aufrechtzuerhalten, die mit der Reglementierung beauftragt sind.

SESAR ist vor allem ein ambitioniertes Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, für das deshalb Finanzhilfen der Gemeinschaft in Frage kommen, die aus dem Forschungsrahmenprogramm stammen, ebenso Finanzhilfen der transeuropäischen Netze, die im Übrigen ausdrücklich die Möglichkeit einer Finanzierung von Maßnahmen der technologischen Entwicklung vorsehen. In diesem Zusammenhang stellt Artikel 171 EG-Vertrag der Gemeinschaft ein leistungsfähiges Mittel zur Verfügung, das sich auch im Rahmen des Projekts GALILEO bewährt hat, nämlich das **gemeinsame Unternehmen**.

Ein solches gemeinsames Unternehmen steht in der Logik der Strategie von Lissabon, indem es den kombinierten Einsatz von öffentlichen und privaten Mitteln für ein gemeinsames Ziel ermöglicht. Es ist außerdem flexibel genug, um selbst die Leitung von Forschungsvorhaben zu übernehmen oder effizient und aktiv mit anderen Initiativen zusammenzuarbeiten, damit die Kohärenz des Ganzen gewährleistet wird.

Ein Verordnungsvorschlag zur Gründung des gemeinsamen Unternehmens und Festlegung seiner Satzung ist dieser Mitteilung beigelegt.

Das gemeinsame Unternehmen hat folgende Vorteile:

- Es gewährleistet eine einheitliche Verwaltung von Mitteln, die aus sehr verschiedenen Quellen stammen;
- es ermöglicht der Gemeinschaft (Mitgliedstaaten und Kommission), politische Kontrolle über SESAR auszuüben;
- es gewährleistet vollkommene Kohärenz zwischen den Maßnahmen der Kommission im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums und den für SESAR erforderlichen Maßnahmen;
- es gewährleistet die Kohärenz eines Vorhabens, in das Akteure sehr unterschiedlicher Art einbezogen sind (Luftfahrtunternehmen, Streitkräfte, luftfahrttechnische Industrie, Flugsicherungsdienstleister usw.);
- es kann die technische Unterstützung von EUROCONTROL¹⁰ auf eine für SESAR spezifische Weise in Anspruch nehmen;
- es kann die Branche umfassend einbeziehen, besonders durch die Einbindung privaten transnationalen Kapitals;
- es kann Nutzerbeiträge erhalten, die unmittelbar auf die Streckengebühren für Vorhaben von gemeinsamem Interesse erhoben werden;
- es öffnet die Möglichkeit, die SESAR-Partnerschaft auf Drittländer auszudehnen.

Das gemeinsame Unternehmen wird als Generalauftraggeber tätig. Es wird sich weitgehend auf externe technische Arbeiten, insbesondere die seiner Mitglieder, stützen. Es muss rasch gegründet werden, damit es sich den Modernisierungsplan,

¹⁰ Insbesondere die Anwendung der Strategie ATM2000+.

der sich aus der Definitionsphase ergibt, zu eigen machen und das daraus resultierende Arbeitsprogramm ausarbeiten kann.

6. SESAR IST EIN SCHRITTWEISE ZU VERWIRKLICHENDES VORHABEN

Angesichts der Unterschiede bei den Flugsicherungssystemen in Europa und der Verschiedenheit der im Dienst befindlichen Luftfahrzeuge muss ein Übergang gefunden werden, der die Kontinuität und die Qualität der Dienstleistungen, die für die Nutzer des europäischen Luftraums erbracht werden, gewährleistet.

Für die Durchführung des Projekts SESAR werden daher mehrere Phasen festgelegt, damit die Umsetzung der Entwicklungsschritte flexibel erfolgen kann und die Übergangsrisiken gering gehalten werden.

6.1. Definitionsphase (2005-2007)

In der Definitionsphase wird vor allem der Plan für die Modernisierung der Flugsicherung in Europa erstellt. In dieser Phase werden die verschiedenen technologischen Etappen, die Modernisierungsprioritäten und der Zeitplan für die betriebliche Umsetzung festgelegt.

Auf die Definitionsphase, die von EUROCONTROL mitfinanziert wird, entfällt ein Mittelvolumen von 60 Mio. € wovon die Hälfte durch die Gemeinschaft im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze bereitgestellt wird. Sie ist bereits angelaufen und wird Ende 2007 enden. Rund 200 Personen werden während dieser zwei Jahre tätig sein, und die gesamte Branche wird sich beteiligen, was belegt, wie stark sich die Akteure dieses Bereichs engagieren und in SESAR einbringen.

6.2. Umsetzungsphase (2008-2020)

Auf die **Definitionsphase** folgt die **Umsetzungsphase**, die in zwei aufeinander folgende Schritte unterteilt werden kann:

- **Entwicklung (2008-2013)**

Diese Stufe wird zum einen die Entwicklung der Grundlagentechnologien umfassen, auf denen die neue Systemgeneration aufbauen wird. In ihr werden größere funktionelle Fortschritte erzielt werden können, insbesondere bezüglich der Lotsenunterstützung und der Aufteilung bestimmter Aufgaben zwischen Boden und Luftfahrzeug, um den Fluglotsen von Arbeiten zu befreien, die in bestimmten Flugphasen (z. B. beim Anflug) vom Flugzeugführer übernommen werden können.

- **Errichtung (2014-2020)**

In dieser Etappe geht es um die in großem Maßstab erfolgende Installierung der neuen Systeme und der allgemeinen Umsetzung der damit verbundenen Funktionalität. Das Flugverkehrsmanagementsystem, das aus dieser letzten Etappe hervorgeht, entspricht der Flugsicherung der neuen Generation. Das neue System wird über eine dreimal so große Kapazität verfügen wie das derzeitige, wobei die Sicherheit um einen Faktor von mindestens 10 höher ist und die Kosten pro Betriebseinheit unter den jetzigen Kosten liegen.

Das gemeinsame Unternehmen muss rasch gegründet werden, noch vor Abschluss der Definitionsphase, damit es den zur Zeit ausgearbeiteten Modernisierungsplan aufgreifen und das sich daraus ergebende Arbeitsprogramm vorbereiten kann. Auf diese Weise wird es die Dynamik der Definitionsphase nutzen und in die wirksame Umsetzung der Branchenempfehlungen einbringen können.

6.3. Akteure und Finanzierung

In der nachstehenden Tabelle sind die unterschiedlichen Finanzierungstermine des Vorhabens sowie die Akteure, denen die Finanzierung jeweils obliegt, aufgeführt.

Aus der Finanzanalyse der Kommission ergibt sich ein Finanzbedarf für die Etappen der Grundlegung, Errichtung und Konsolidierung des Vorhabens von rund **300 Mio. € jährlich:**

| Phase | Jahre | Finanzierung | Akteure |
|--------------------|-----------|---|-------------------------|
| Definition | 2005-2007 | 60 Mio. € EUROCONTROL (30 Mio. €) Gemeinschaft (30 Mio. €) | EUROCONTROL |
| Entwicklung | 2008-2013 | 300 Mio. € jährlich: Gemeinschaft (100 Mio. €)EUROCONTROL (100 Mio. €)Industrie u. andere (100 Mio. €) | Gemeinsames Unternehmen |
| Errichtung | 2014-2020 | Industrie | Industrie |

Die genannten Beträge sind (abgesehen von der Definitionsphase) lediglich Anhaltswerte. Sie werden im Laufe der ersten, derzeit laufenden Phase genauer beziffert und Gegenstand einer besonderen Mitteilung der Kommission zu diesem Thema im Laufe des Jahres 2006 sein.

Insbesondere ist festzuhalten, dass Finanzierung und Kontrolle des gesamten Vorhabens SESAR am Ende der Entwicklungsphase 2013 auf die Industrie übergehen. Am Ende dieser Phase und gestützt auf die erzielten Fortschritte wird das gemeinsame Unternehmen sich in ein Organ überwiegend privater Natur verwandeln (beispielsweise in Form einer Gesellschaft europäischen Rechts), das die Fortführung des Projekts gemäß den ursprünglichen Absichten und unter Vermeidung von Interessenkonflikten gewährleistet. Diese Struktur muss den öffentlichen Stellen jedoch eine weitere Beteiligung an dem Projekt ermöglichen, insbesondere als Eigentümer der materiellen und immateriellen Aktiva, die mit öffentlichen Mitteln finanziert wurden. Eine solche Beteiligung wird auch die Beaufsichtigung der Arbeiten, insbesondere im Zusammenhang mit der internationalen Zusammenarbeit und den Normungsverfahren, erleichtern.

Die Finanzmittel werden aus folgenden Quellen stammen:

- Von der **Europäischen Gemeinschaft** aus Mitteln der Rahmenprogramme für Forschung und Entwicklung¹¹ und der transeuropäischen Netze. Über die Definitionsphase hinaus ist der Finanzbeitrag der Gemeinschaft streng auf den Zeitrahmen der neuen finanziellen Vorausschau 2007-2013 begrenzt¹²;
- aus Mitteln der **Industrie**;
- aus dem Haushalt von **EUROCONTROL**;
- aus Mitteln der **Streckengebühren**, die gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten, die Teil der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum ist, erhoben werden;
- aus Beiträgen **anderer neuer Mitglieder** des gemeinsamen Unternehmens, einschließlich Drittländer.

7. FAZIT

Wie die Studie zur Folgenabschätzung für das Vorhaben zur Modernisierung der europäischen Flugsicherungsinfrastruktur und die ergänzenden Erörterungen mit den Akteuren dieses Bereichs, insbesondere die Konsultation der Mitgliedstaaten im Rahmen des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum, der Sozialpartner und der Industrie, gezeigt haben, besteht die einzige Lösung zur Entwicklung der neuen Generation von Flugsicherungssystemen in Europa darin, die Energien in einem industriellen Großvorhaben zu bündeln.

In der bereits angelaufenen SESAR-Definitionsphase haben sich die Akteure in einem Maß engagiert und eingebracht, wie es im Bereich des Luftverkehrs bislang einmalig ist. Dies ist auch ein Zeichen dafür, mit welcher Dringlichkeit die Luftfahrtkreise dieses Problem sehen, und für wie wichtig die von SESAR erwarteten Vorteile erachtet werden.

SESAR wird einen echten Effizienzfortschritt darstellen, da es Technologien bereitstellt, mit denen die Kapazitäten der Technik und der Menschen am besten genutzt werden können. SESAR wird außerdem zu erheblichen Größeneinsparungen führen, da Entwicklungsprojekte rationeller durchgeführt und die Vereinheitlichung und Interoperabilität der installierten Systeme vorangetrieben werden.

SESAR wird es auch möglich machen, Flüge mit größerer Umwelteffizienz durchzuführen, weil die Überlastung verringert wird, die durch Umweltverschmutzung Kosten verursacht, und die Flugwege in Abhängigkeit von Umweltfaktoren optimiert werden.

Letztlich wird SESAR auch die Sicherheit des Luftverkehrs erheblich steigern, die heute durch überholte Technologien und die fehlende Homogenität der Flugsicherung in Europa begrenzt ist. Zweifelsohne ist es dieser Aspekt, bei dem ein

¹¹ Die Kommission wird zu diesem Zweck den Konsultativrat für die Luftfahrtforschung in Europa (ACARE) über die Programme des gemeinsamen Unternehmens auf dem Laufenden halten.

¹² Eine mögliche Änderung der jährlichen Beträge zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts ist anlässlich der Erörterungen im Zusammenhang mit dem Haushaltsverfahren für das betreffende Jahr zu genehmigen, wobei die Höchstbeträge nicht überschritten werden dürfen, die für „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Rahmen von Entscheidungen zum Vorschlag KOM(2004) 475 endg. genehmigt werden.

solches Vorhaben den größten Nutzen für die Gesamtheit der europäischen Gesellschaft bewirkt, besonders für die Bürger, für die die Sicherheit im Mittelpunkt steht.

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Gründe für den Vorschlag und Ziele

Laut den derzeitigen Vorhersagen wird sich das Luftverkehrsaufkommen in Europa in den nächsten zwanzig Jahren verdoppeln und in bestimmten Regionen, besonders in Mitteleuropa, sogar verdreifachen.

Der Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur ist daher eine vordringliche Aufgabe zur Sicherung des europäischen Wachstums. Letzteres stützt sich im Übrigen auf die Durchführung industrieller Großvorhaben mit hohem Technologienutzen, wie beispielsweise GALILEO (Satellitenavigation) oder ITER (Kernfusion).

SESAR reiht sich in diesen Rahmen ein. Das Vorhaben hat die Errichtung des europäischen Systems für das Flugverkehrsmanagement der neuen Generation zum Ziel. Dabei geht es um die Ausarbeitung der Technologien, Organisationsformen und industriellen Bestandteile, mit denen die Sicherheit und der reibungslose Fluss des Luftverkehrs in den nächsten zwanzig Jahren in Europa und weltweit gewährleistet werden kann.

Ziel des Vorschlags ist die Errichtung des gemeinsamen Unternehmens SESAR, das die Kohärenz und den Zusammenhalt des Vorhabens garantiert und dabei eine Partnerschaft zwischen der Gemeinschaft und anderen öffentlichen und privaten Institutionen und Organisationen fördert.

1.2. Allgemeiner Kontext

Wegen ihres Alters und der Tatsache, dass sie zu sehr lokalen Besonderheiten Rechnung tragen, sind die derzeitigen Systeme der Flugsicherung wenig geeignet, einer schnellen, wirtschaftlichen und zuverlässigen Weiterentwicklung des Luftverkehrs in Europa zu dienen, während sich die Anforderungen in diesem Bereich im Umbruch befinden.

- Der Fluggast wünscht sich ein effizientes, erschwingliches und sehr sicheres Verkehrsangebot.
- Der Umweltschutz wird zu einem bestimmenden Kriterium für den verträglichen Ausbau der Mobilität.
- Die Ereignisse vom 11. September 2001 haben gezeigt, dass das Flugzeug zu einer Bedrohung für die Sicherheit der Bevölkerung werden kann.

Die notwendigen Entwicklungen, mit denen diesem neuen Ansatz für den Luftverkehr Rechnung getragen werden kann, können nicht auf den Grundlagen des jetzigen Systems aufbauen:

- Die Technologien, die teilweise mehrere Jahrzehnte alt sind, sind an der Grenze ihrer Entwicklungsfähigkeit angelangt, besonders was die umfassende Nutzung

von Fortschritten im Bereich der Telekommunikation oder der Satellitennavigation angeht.

- Diese mangelnde technische Entwicklungsfähigkeit zwingt insbesondere dazu, dass die Luftfahrzeuge festgelegten und starren Flugwegen folgen müssen, die unter dem Gesichtspunkt des Energieverbrauchs und der Lärmemissionen nicht optimal sind.
- Die sehr weit gehende Anpassung der verschiedenen Systeme an lokale Besonderheiten hat es den Betreibern zwar ermöglicht, auf den Verkehrsdruck zu reagieren, aber zu einer Zersplitterung des Systems in seiner Gesamtheit geführt, da sie sowohl die technische als auch die betriebliche Interoperabilität erschwert hat. Damit stellt sich auch die Frage nach der globalen Fähigkeit des Systems, sich unter Einbeziehung neuer Funktionen weiterzuentwickeln.
- Es bestehen erhebliche Unterschiede beim jetzigen Ausrüstungs- und Leistungsniveau der Flugsicherung zwischen den verschiedenen EU-Ländern, was der Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems abträglich ist.

Der Sektor entwickelt sich tendenziell nicht notwendigerweise in die richtige Richtung:

- Der Anstieg der Kosten des europäischen Flugsicherungssystems (derzeit rund 7 Mrd. € jährlich) ist insgesamt gesehen dem jetzigen Verkehrswachstum proportional. Ohne gestaltenden Eingriff und bei einfacher Fortschreibung des Trends wird die Flugsicherung im Jahr 2020 zwischen 14 und 18 Mrd. € jährlich kosten.
- Zwar hat die Sicherheit des Luftverkehrs weltweit ein sehr hohes Niveau erreicht, doch zeigt die Auswertung der einschlägigen Daten für Europa, dass in den letzten fünf Jahren drei schwer wiegende Unfälle unmittelbar auf Mängel der Flugsicherung zurückzuführen sind. Eine Analyse der Flugunfalltrends führt zu beunruhigenden Ergebnissen. Auch wenn die Gemeinschaft einen vorausschauenden Ansatz verfolgt – insbesondere durch Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), deren Aufgabengebiet noch zu erweitern ist, damit sie eine zentrale Rolle in allen Fragen der Flugsicherheit spielen kann –, ist zu befürchten, dass das Flugunfallrisiko mit zunehmender Verkehrsverdichtung ein Niveau erreicht, das für die Bürger Europas nicht mehr hinnehmbar ist.

Die derzeit unkoordinierte Entwicklung der Systeme führt zu Mehrkosten und Verzögerungen bei der Inbetriebnahme neuer Ausrüstungen und straft die Nutzer damit doppelt durch hohe Kosten und eine geringe Leistungsfähigkeit. Aber auch den Fluglotsen stehen deshalb nur wenig entwicklungsfähige und leistungsschwache Werkzeuge zur Verfügung.

1.2.1. Im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts geltende Rechtsvorschriften

Es gibt keine einschlägigen Rechtsvorschriften im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts.

1.2.2. Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union

Der einheitliche europäische Luftraum, der im März 2004 beschlossen wurde und dessen Realisierung bereits weit fortgeschritten ist, bringt eine umfassende Neuordnung der Organisation der Flugsicherungsdienste mit sich. Er bestimmt eine klare Organisation der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsdienstleistern und legt grenzübergreifende Luftraumblöcke fest. Mit der Festlegung dieser Blöcke werden die Luftstraßen und Luftraumstrukturen nicht mehr durch Landesgrenzen bestimmt, sondern entsprechend den betrieblichen Realitäten des Luftverkehrs. SESAR ist das technologische Teilstück des einheitlichen europäischen Luftraums.

Der Vorschlag dient der Umsetzung der Lissabonner Strategie, indem europäische Technologieforschung und Innovation angeregt und gebündelt werden, um das Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen in Europa zu unterstützen.

SESAR ist außerdem eines der „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Infrastrukturbereich gemäß den Festlegungen des Europäischen Rates: Entschlüsse des Rates vom 24.10.1994 (94/C 309/02), vom 17.11.1995 (95/C 317/01) und vom 19.7.1999 (1999/C 222/01). Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates 1692/96/EG vom 23.7.1996. Vorschlag der Kommission KOM(2004) 475 vom 14.7.2004.

2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER PARTEIEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

2.1. Anhörung interessierter Parteien

2.1.1. Konsultationsmethoden, Hauptadressaten und allgemeines Profil der Antwortenden

Das beratende Branchenorgan, das durch die Rahmenverordnung für den einheitlichen europäischen Luftraum (Verordnung (EG) Nr. 549/2004) geschaffen wurde und Vertreter der gesamten Zivilluftfahrt (einschließlich der Sozialpartner) umfasst, hat eine besondere Untergruppe eingerichtet, die sich mit der Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen und einer Analyse der verschiedenen Möglichkeiten zur Verwaltung von SESAR befasst hat.

Die Ergebnisse dieser Studie waren auch Gegenstand einer gemeinsamen Präsentation der Mitglieder des beratenden Branchenorgans und des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum, der aus Vertretern der EU-Mitgliedstaaten besteht.

2.1.2. Zusammenfassung und Berücksichtigung der Antworten

Durch die fortdauernde Einbeziehung der Akteure in die Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen und die Analyse der Projektführung war eine Validierung der Annahmen für die Berechnung möglich und konnten laufend Kommentare und Vorschläge eingeholt werden.

Außerdem hat die Kommission die Bemerkungen, die bei der abschließenden Präsentation der Studie gemacht wurden, bei der Ausarbeitung ihres Vorschlags berücksichtigt.

2.2. Heranziehung von Fachwissen

Die Heranziehung externen Fachwissens, außer bei der Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen und der Projektführung, war nicht erforderlich.

2.3. Folgenabschätzung

Die Option, nicht tätig zu werden, entspricht einer Situation, in der die Aktivitäten für Forschung, Entwicklung und Inbetriebnahme neuer Ausrüstungen für die Flugsicherung weiterhin verstreut und fragmentiert in Europa durchgeführt werden. Die Rolle der Kommission beschränkt sich dabei darauf, Normen für die Interoperabilität der Systeme festzulegen, deren Vorhandensein aber nicht ausreicht, um eine Innovationsdynamik zu entfalten: Die Normen dienen faktisch eher der Festschreibung von Innovationen als deren Beschleunigung. Bei dieser Option würde die starke Zersplitterung der europäischen Flugsicherungsinfrastruktur weiter anhalten, und die fehlende Konsolidierung der Forschung könnte zu einem Ausbleiben ausreichender technologischer Innovationen führen, die zur Erneuerung der Systeme erforderlich wären. Außerdem werden die Entscheidungsverfahren weiter ineffizient bleiben, da die Technologieaktivitäten und die Rechtssetzungsmaßnahmen zur Unterstützung ihrer Umsetzung getrennt voneinander ergriffen werden. Diese Option hätte daher zum Ergebnis, dass die Flugsicherungsinfrastruktur das gewünschte Verkehrswachstum nicht bewältigen kann, und würde zu schlechten Leistungen sowohl in betrieblicher als auch in finanzieller Hinsicht führen. Die Kosten der Engpässe wurden auf 20 Mrd. € geschätzt, und es besteht auch ein Sicherheitsrisiko, da das Flugsicherungssystem an den Grenzen seiner Belastbarkeit angelangt ist und technisch überholte Ausrüstungen eingesetzt werden.

Es wurde auch eine zweite Option geprüft: Die Einrichtung einer zentralen europäischen Stelle, die nationale und lokale Stellen ersetzen würde und deren einzige Aufgabe es wäre, die vom zentralen Organ entwickelten Produkte in Betrieb zu nehmen. Die Gesamtheit der konsultierten Akteure hat sich jedoch vehement gegen diese Option ausgesprochen.

Die Flugsicherungsdienstleister sind der Auffassung, dass die Ausrüstung in einem Bereich, der aufgrund des einheitlichen Luftraums immer mehr vom Wettbewerb geprägt wird, einen wesentlichen Teil ihrer Produktionsmittel bildet und es daher wichtig ist, ein Mindestmaß an strategischer Kontrolle darüber zu behalten. Die Sozialpartner erkennen an, dass eine Vereinheitlichung „von oben“ wünschenswert wäre, haben jedoch eingewendet, dass der Übergang vom jetzigen Flickenteppich im Bereich der lokalen Ausrüstung zu einer derartigen Situation eine lokale oder regionale Komponente umfassen müsse, zumindest in der Anfangsphase. Die Luftfahrtunternehmen, die zwar auch ein einheitliches System in Europa wünschen, erkennen die Zweckmäßigkeit eines schrittweisen Übergangs an. Die Mitgliedstaaten haben den Wunsch ausgedrückt, dass ein gewisses Maß an Wettbewerb in Europa erhalten bleibt und der Übergang so organisiert wird, dass lokale Sachzwänge berücksichtigt werden.

Die ins Auge gefasste Option, ein gemeinsames Unternehmen zu errichten, das das Vorhaben SESAR leitet, stellt einen Mittelweg zwischen den beiden vorgenannten Optionen dar. Dabei wird zentralisiert, was vorteilhaft zu zentralisieren ist, und ausreichend Flexibilität für die lokale Umsetzung und Anpassung gelassen. Die Form

des gemeinsamen Unternehmens, bei der eine bedeutende Beteiligung der Industrie vorgesehen ist, erlaubt es außerdem, die Fähigkeit zu langfristigen institutionellen Investitionen mit einer Risikoteilung mit der Industrie zu verbinden. Diese Option scheint außerdem unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten gegenüber der Option, nichts zu tun, außerordentlich vorteilhaft, da die finanzielle Analyse hierfür einen Kapitalwert von rund 20 Mrd. € ergibt. Sie ermöglicht zudem die Errichtung eines leistungsfähigen Systems auf dem neuesten technischen Stand, was die Umwelteffizienz aller Flüge verbessern und gleichzeitig für größtmögliche Sicherheit sorgen wird. Darüber hinaus werden die Rationalisierung der Forschung und Entwicklung und die im Rahmen des gemeinsamen Unternehmens vorgesehene Partnerschaft zwischen öffentlicher Verwaltung und Privatwirtschaft es der europäischen Industrie ermöglichen, ein hohes Maß an Wettbewerbsfähigkeit auf dem Ausrüstungs- und Luftfahrzeugmarkt zu erzielen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Der Vorschlag umfasst eine Verordnung des Rates zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens SESAR.

3.2. Rechtsgrundlage

Der Vorschlag stützt sich auf Artikel 171 EG-Vertrag.

3.3. Subsidiaritätsprinzip

Es gilt das Subsidiaritätsprinzip, da der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die mit dem Vorschlag verfolgten Ziele können aus folgenden Gründen durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden:

- Der einheitliche europäische Luftraum hat von Natur aus übernationalen Charakter. Insbesondere werden grenzübergreifende funktionelle Luftraumblöcke eingerichtet. Mit der Festlegung dieser Blöcke werden die Luftwege und die Luftraumstrukturen nicht mehr durch Landesgrenzen bestimmt, sondern entsprechend den tatsächlichen Verkehrsflüssen definiert. Die neuen Flugsicherungssysteme, die insbesondere auch für diese funktionellen Luftraumblöcke gedacht sind, können daher nicht auf eine nationale Dimension beschränkt bleiben. Außerdem erfordern die in Betrieb zu nehmenden neuen Technologien eine entsprechende Ausrüstung der Luftfahrzeuge, wobei eine rein nationale Entscheidung wenig Sinn ergibt. Die Unterschiede bei der Ausrüstung und Leistungsfähigkeit der Flugsicherungssysteme der Mitgliedstaaten sind darüber hinaus so groß, dass Anstrengungen zur Vereinheitlichung im europäischen Maßstab notwendig sind: Die Leistungsfähigkeit der europäischen Flugsicherungsinfrastruktur insgesamt, besonders im Hinblick auf die Sicherheit, hängt vor allem von der ihrer „schwächsten“ Glieder ab.

- Die Mitgliedstaaten haben eine Erklärung zu militärischen Aspekten im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum¹³ angenommen, wonach im europäischen Rahmen eine enge Zusammenarbeit zwischen den zivilen und militärischen Nutzern in allen mit dem Flugverkehrsmanagement zusammenhängenden Fragen erforderlich ist.
- Die europäischen Hersteller von Flugsicherungsausrüstungen sind in einem „Nischenmarkt“ tätig, in dem es praktisch keine Standardprodukte gibt, da alle für die Flugverkehrskontrolle installierten Systeme den lokalen Bedingungen spezifisch angepasst werden. Dies führt zu höheren Produktionsstückkosten und beeinträchtigt die Investitionsmöglichkeiten der Industrie in die technologische Innovation, was ein Nachteil gegenüber der amerikanischen Konkurrenz ist, die von einem einheitlichen und wirtschaftlich bedeutenden Markt in den USA profitiert.

Die Zusammenlegung der Forschungs- und Entwicklungsbemühungen auf Ebene der Europäischen Union ist somit erforderlich, da zum einen dem grenzübergreifenden Charakter der zu entwickelnden Ausrüstungen und Technologien Rechnung zu tragen ist und zum zweiten die Notwendigkeit besteht, über ausreichende Ressourcen zur Erzielung von Innovationen zu verfügen.

Mit einer Gemeinschaftsmaßnahme können die Ziele des Vorschlags aus folgenden Gründen besser erreicht werden:

- Die Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen müssen in europäischem Maßstab durchgeführt werden. Die effektive Einführung technologischer Innovationen muss innerhalb der Europäischen Union zeitlich abgestimmt werden, um eine gleich bleibende Qualität und Sicherheit der Flugsicherung im europäischen Luftraum zu gewährleisten. Diese zeitliche Abstimmung kann nur erfolgen, wenn Rechtsetzungsinstrumente der Gemeinschaft, deren Grundlage die Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum sind, eingesetzt werden.

Außerdem sind eine öffentlich-private Partnerschaft, die zur Maximierung der notwendigen Synergien bei der Einführung der Innovation nötig ist, und die Einbeziehung von Drittländern nur in europäischem Maßstab denkbar.

Das Tätigwerden der Gemeinschaft wird eine Rationalisierung der Programme für die Entwicklungsarbeiten und eine umfassende Interoperabilität der in Dienst gestellten Systeme ermöglichen, was erhebliche Größeneinsparungen mit sich bringen wird. Die Vereinheitlichung der Systeme in Europa und der Ersatz überholter Technologien werden zu einer merklichen Verbesserung des Sicherheitsniveaus bei der Flugsicherung in Europa führen.

Die wirtschaftliche Analyse belegt, dass SESAR wesentlich zum europäischen Wachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen in Europa beitragen wird, da die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs gesteigert und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen luftfahrttechnischen Industrie gestärkt wird.

¹³ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 9.

Die für diesen Vorschlag gewählte Option ist eine Kombination aus der auf Ebene der Europäischen Union erfolgenden Zusammenlegung dessen, was zusammengelegt werden muss (Forschungsprogramme, Planung), und dessen, was vorteilhafterweise zusammengelegt werden sollte (Entwicklung gemeinsamer Komponenten), wobei jedoch die lokale Flexibilität der Umsetzung erhalten bleibt.

Der Vorschlag entspricht daher dem Subsidiaritätsprinzip.

3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

SESAR koordiniert und bündelt die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich der Flugsicherung in Europa. Eine einheitliche Leitung dieses Vorhabens ist erforderlich, um die Kohärenz zu gewährleisten. Die Form des gemeinsamen Unternehmens ist nach Auffassung der Gesamtheit der Akteure die einfachste Organisationsform für die Leitung von SESAR, da sie die Einbeziehung sowohl öffentlicher Stellen (Gemeinschaft, EUROCONTROL) als auch der Privatwirtschaft ermöglicht. Sie ermöglicht im Übrigen auch die Einbindung von Drittländern in SESAR, die mit der Europäischen Gemeinschaft mindestens ein Abkommen im Bereich des Luftverkehrs geschlossen haben. Das gemeinsame Unternehmen wird als Auftraggeber tätig. Es wird jedoch über eine ausreichende technische Kompetenz verfügen müssen, um die Fundiertheit der von ihm zu treffenden Entscheidungen zu gewährleisten. Es wird sich weitgehend auf externe technische Arbeiten, insbesondere die seiner Mitglieder, stützen.

Der für SESAR erforderliche Mittelaufwand wurde auf 300 Mio. € im Jahr geschätzt. Dieser Betrag muss aber in Beziehung gesetzt werden zu den 200 Mio. € die derzeit in Europa allein für die Forschung ausgegeben werden, und zu der 1 Mrd. € an jährlichen Investitionen in Europa im Bereich der Flugsicherung. SESAR wird zu einer Rationalisierung dieser Aufwendungen beitragen, indem die Anstrengungen koordiniert werden und Doppelarbeit vermieden wird.

3.5. Gewähltes Mittel

Vorgeschlagenes Mittel: Verordnung

Andere Mittel wären aus folgenden Gründen nicht zweckmäßig:

- Die Schaffung eines Unternehmens, an dem die Gemeinschaft beteiligt ist, erfordert eine Verordnung des Rates.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Nach der vorläufigen haushaltsmäßigen Bewertung, die in der laufenden Definitionsphase jedoch noch verfeinert werden muss, wird von einem Mitteleinsatz der Gemeinschaft von 3 Mio. € im Jahr 2007 und von 100 Mio. € jährlich zwischen 2008 und 2013 ausgegangen.

5. ZUSÄTZLICHE ANGABEN**5.1. Simulation, Pilotphase und Übergangszeit**

Der Vorschlag ist Gegenstand einer Definitionsphase, die bereits eingeleitet wurde.

5.2. Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel

Der Vorschlag enthält eine Überprüfungsklausel.

Der Vorschlag enthält eine Klausel, wonach der gesamte Rechtsakt oder ein Teil davon verfällt, wenn die festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES RATES

zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Errichtung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 171,

auf Vorschlag der Kommission¹⁴,

gestützt auf die Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹⁵,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums haben das Europäische Parlament und der Rat am 10. März 2004 die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)¹⁷, die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)¹⁸, die Verordnung Nr. 551/2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“)¹⁹ und die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)²⁰ angenommen.
- (2) Das Vorhaben zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa, im Folgenden „Vorhaben SESAR“ genannt, stellt den technologiebezogenen Bestandteil des einheitlichen europäischen Luftraums dar. Es bezweckt, der Gemeinschaft eine leistungsfähige Flugsicherungsinfrastruktur zu geben, die eine sichere und umweltschonende Entwicklung des Luftverkehrs ermöglicht und dabei die technologischen Fortschritte von Programmen wie GALILEO nutzt.

¹⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁷ ABl. L 96 vom 31.03.2004, S. 1.

¹⁸ ABl. L 96 vom 31.03.2004, S. 10.

¹⁹ ABl. L 96 vom 31.03.2004, S. 20.

²⁰ ABl. L 96 vom 31.03.2004, S. 26.

- (3) Mit dem Vorhaben SESAR sollen die zuvor verstreut durchgeführten und zeitlich in der Gemeinschaft nicht aufeinander abgestimmten Maßnahmen gebündelt und koordiniert werden.
- (4) Die erste Phase des Vorhabens SESAR, die so genannte „Definitionsphase“, in der die verschiedenen zu erreichenden Technologieetappen, die Prioritäten für die Modernisierungsprogramme und die Pläne für die betriebliche Umsetzung festgelegt werden, ist bereits angelaufen. Sie wird von der Gemeinschaft im Rahmen der transeuropäischen Netze und von der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) kofinanziert.
- (5) Diese Definitionsphase wird unter der Verantwortung von EUROCONTROL von einem nach öffentlicher Ausschreibung ausgewählten Unternehmenskonsortium durchgeführt. Sie wird 2007 enden und zu einem Plan für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in der Gemeinschaft führen.
- (6) An die Definitionsphase schließt sich eine Phase der Umsetzung des Modernisierungsplans für das Flugverkehrsmanagement in der Gemeinschaft an, die in zwei aufeinander folgenden Etappen vollzogen wird: Entwicklung (2008-2013) und Errichtung (2014-2020).
- (7) Gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 können mit Streckennavigationsgebühren Vorhaben finanziert werden, mit denen bestimmte Kategorien von Luftraumnutzern und/oder Flugsicherungsorganisationen unterstützt werden, um die kollektive Infrastruktur für die Flugsicherung, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Luftraumnutzung zu verbessern.
- (8) Gemäß den vom Rat „Wettbewerbsfähigkeit“ am 7. Juni 2005 angenommenen Leitlinien²¹ zur Vorbereitung des künftigen Europäischen Raumfahrtprogramms wird die Europäische Union dafür zuständig sein, die Verfügbarkeit und Kontinuität der operativen Dienste, die ihre Maßnahmen stützen, zu gewährleisten, und sie wird zur Entwicklung, zum Einsatz und zum Betrieb der entsprechenden spezifischen europäischen Raumfahrtinfrastruktur beitragen, wobei sie sich auf Raumfahrtanwendungen konzentrieren wird, die zur Umsetzung ihrer Maßnahmen beitragen.
- (9) Indem Doppelarbeit bei Forschung und Entwicklung vermieden wird, wird das Vorhaben SESAR nicht zu einer Steigerung des Gesamtbeitrags der Luftraumnutzer zu Forschungs- und Entwicklungsarbeiten führen.
- (10) Nach dem Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu EUROCONTROL haben die Kommission und EUROCONTROL eine Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie bei Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Bereich der Flugsicherung geschlossen.
- (11) Die öffentlichen Mittel für die Umsetzungsphase des Vorhabens SESAR sind durch Beiträge des Privatsektors zu ergänzen.

²¹ 9440/05 RECH 120 COMPET 111

- (12) Wegen der Zahl der an dem Prozess zu Beteiligten, der erforderlichen finanziellen Mittel und des notwendigen technischen Sachverstands ist die Errichtung einer juristischen Person für die koordinierte Verwaltung der Mittel des Vorhabens SESAR während seiner Umsetzungsphase unabdingbar.
- (13) Diese Einrichtung, die mit der Leitung eines öffentlichen Forschungsvorhabens von europäischem Interesse beauftragt ist, muss als internationale Einrichtung angesehen werden nach Artikel 15 Ziffer 10 zweiter Spiegelstrich der sechsten Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern – Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage²² und Artikel 23 Absatz 1 zweiter Spiegelstrich der Richtlinie 92/12/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 über das allgemeine System, den Besitz, die Beförderung und die Kontrolle verbrauchsteuerpflichtiger Waren²³.
- (14) Desgleichen sollte dieser Einrichtung eine Steuerbefreiung von Seiten der Mitgliedstaaten zugute kommen, was andere Abgaben und Steuern als die Mehrwertsteuer und Verbrauchsteuern angeht, und die seinem Personal gezahlten Bezüge sollten von jeder innerstaatlichen Einkommensbesteuerung befreit sein.
- (15) SESAR ist ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, für das die Finanzierung durch Rahmenprogramme der Gemeinschaft zur Forschung und Entwicklung gerechtfertigt ist. Es ist daher erforderlich, ein gemeinsames Unternehmen nach Artikel 171 EG-Vertrag zu gründen, um in der Entwicklungsphase (2008-2013) die maßgebenden Fortschritte bei der Entwicklung der Technologien für die Flugsicherungssysteme erreichen zu können.
- (16) Artikel 4 Buchstabe g der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes²⁴ sieht die Möglichkeit vor, Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen zu finanzieren.
- (17) Das gemeinsame Unternehmen muss die Hauptaufgabe haben, das Vorhaben SESAR zu organisieren und zu koordinieren, indem öffentliche und private Mittel zusammengeführt und externe technische Ressourcen, insbesondere die seiner Mitglieder und besonders das Fachwissen von EUROCONTROL, herangezogen werden.
- (18) Um insbesondere die Kommunikation mit den Gründungsmitgliedern zu erleichtern, sollte Brüssel als Sitz des gemeinsamen Unternehmens bestimmt werden.
- (19) Da die Streckennavigationsgebühren gänzlich zu Lasten der Luftraumnutzer gehen, tragen diese finanziell zu den Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Bereich des

²² ABl. L 145 vom 13.6.1977, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/66/EG (AbI. L 168 vom 1.5.2004, S. 35).

²³ ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/106/EG (AbI. L 359 vom 4.12.2004, S. 30).

²⁴ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG (AbI. L 167 vom 30.4.2004, S. 1.).

Flugverkehrsmanagements bei. Daher ist es angezeigt, ihnen eine angemessene Vertretung im gemeinsamen Unternehmen einzuräumen.

- (20) Es ist angezeigt, die Modalitäten der Organisation und Funktionsweise des gemeinsamen Unternehmens als Satzung des gemeinsamen Unternehmens festzulegen.
- (21) Die Kommission wird durch den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum, der durch Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingesetzt wurde, unterstützt.
- (22) Es ist angezeigt, das gemeinsame Unternehmen vor Abschluss der Definitionsphase zu errichten, damit es die Arbeiten der Definitionsphase weiterverfolgen und die Entwicklungsphase vorbereiten kann, um eine rasche Umsetzung des Plans für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa zu gewährleisten –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Errichtung eines gemeinsamen Unternehmens

1. Zur Durchführung der Entwicklungstätigkeiten in der Umsetzungsphase des Vorhabens zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa, im Folgenden „Vorhaben SESAR“ genannt, wird für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2013 ein gemeinsames Unternehmen errichtet, das „gemeinsame Unternehmen SESAR“.
2. Das gemeinsame Unternehmen verfolgt den Zweck, die Modernisierung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems zu gewährleisten, indem die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in der Gemeinschaft gebündelt werden. Es ist insbesondere für die Durchführung der folgenden Aufgaben zuständig:
 - Organisation und Koordinierung der Umsetzung des Vorhabens SESAR gemäß dem von der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) aufgestellten Plan für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa, im Folgenden „der Plan“, durch Zusammenführung öffentlicher und privater Mittel;
 - Aktualisierung des Plans und Überprüfung seiner Durchführung;
 - Organisation der technischen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, der Validierung und von Studien, die unter seiner Führung durchgeführt werden;
 - Gewährleistung der Beaufsichtigung von Tätigkeiten zur Entwicklung gemeinsamer Produkte, die im Plan vorgesehen wurden, und gegebenenfalls Einleitung spezifischer Ausschreibungen.
3. Sitz des gemeinsamen Unternehmens ist Brüssel.

*Artikel 2
Rechtsstatus*

1. Das gemeinsame Unternehmen besitzt Rechtspersönlichkeit. Es besitzt in jedem Mitgliedstaat die weitestgehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit, die juristischen Personen nach dessen Rechtsvorschriften zuerkannt wird. Es kann insbesondere bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern und ist vor Gericht parteifähig.
2. Das gemeinsame Unternehmen wird wie eine internationale Einrichtung im Sinne von Artikel 15 Ziffer 10 zweiter Spiegelstrich der Richtlinie 77/388/EWG sowie von Artikel 23 Absatz 1 zweiter Spiegelstrich der Richtlinie 92/12/EWG behandelt.
3. Das gemeinsame Unternehmen ist von Seiten der Mitgliedstaaten von anderen Abgaben als der Mehrwertsteuer und Verbrauchsteuern befreit. Es ist insbesondere von der Zahlung von Eintragungsgebühren und Steuern auf Gesellschaften oder gleichartigen Steuern befreit. Die dem Personal des gemeinsamen Unternehmens gezahlten Vergütungen sind von jeglicher innerstaatlichen Einkommensteuer befreit.

*Artikel 3
Satzung des gemeinsamen Unternehmens*

1. Die Satzung des gemeinsamen Unternehmens im Anhang wird angenommen.
2. Die Satzung kann gemäß dem Verfahren von Artikel 5 Absatz 2 geändert werden, insbesondere hinsichtlich der Artikel 3, 4, 5, 6 und 8 der Satzung.

*Artikel 4
Finanzierungsquellen*

1. Die Finanzierung des gemeinsamen Unternehmens erfolgt aus folgenden Quellen:
 - a) Beiträgen seiner Mitglieder gemäß Artikel 1 der Satzung und
 - b) einer eventuellen Abgabe auf die Streckennavigationsgebühren im Sinne von Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe e zweiter Spiegelstrich der Verordnung (EG) Nr. 550/2004. Die Kommission legt gemäß dem Verfahren von Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 die Modalitäten der Einziehung und Verwendung dieser Abgabe fest.
2. Der Beitrag der Gemeinschaft kommt insbesondere aus dem Haushalt der Rahmenprogramme für Forschung und Entwicklung und der Programme für die transeuropäischen Netze.
3. Die gemeinschaftlichen Finanzbeiträge an das gemeinsame Unternehmen werden in ihrer Gesamtheit mit Ablauf des in Artikel 1 genannten Zeitraums eingestellt.

*Artikel 5
Ausschuss*

1. Der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum, der durch Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingesetzt wurde, im Folgenden „Ausschuss“, wird regelmäßig über den Stand der Arbeiten des gemeinsamen Unternehmens unterrichtet. Zu diesem Zweck nimmt die Kommission einen Punkt zum Vorhaben SESAR in die Tagesordnung der Sitzungen des Ausschusses auf.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG. Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

*Artikel 6
Bewertung*

Alle drei Jahre ab Aufnahme der Tätigkeit des gemeinsamen Unternehmens bis zum Ablauf der Bestandsdauer des gemeinsamen Unternehmens nimmt die Kommission eine Bewertung der Durchführung dieser Verordnung, der vom gemeinsamen Unternehmen erreichten Ergebnisse und seiner Arbeitsmethoden vor.

*Artikel 7
Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG

Satzung des gemeinsamen Unternehmens

*Artikel 1
Mitglieder*

1. Gründungsmitglieder des gemeinsamen Unternehmens sind
 - die Europäische Gemeinschaft, vertreten durch die Europäische Kommission (im Folgenden „die Kommission“);
 - die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL), vertreten durch ihre Agentur (im Folgenden „EUROCONTROL“).
2. Mitglieder des gemeinsamen Unternehmens können werden
 - die Europäische Investitionsbank;
 - Drittländer, insbesondere diejenigen, die mit der Europäischen Gemeinschaft mindestens ein Abkommen im Bereich des Luftverkehrs geschlossen haben;
 - jedes andere öffentliche oder private Unternehmen oder jede andere öffentliche oder private Einrichtung.
3. Anträge auf Beitritt nach Absatz 2 sind an den Exekutivdirektor zu richten, der sie dem Verwaltungsrat übermittelt.

Der Verwaltungsrat entscheidet über die Annahme des Antrags. Im Fall einer positiven Entscheidung handelt der Exekutivdirektor die Beitrittsbedingungen aus und legt sie dem Verwaltungsrat vor. Diese Bedingungen können insbesondere Bestimmungen zu den Finanzbeiträgen und der Vertretung im Verwaltungsrat umfassen.
4. Die Mitgliedschaft im gemeinsamen Unternehmen kann nicht ohne vorherige einstimmige Zustimmung des Verwaltungsrats auf Dritte übertragen werden.

*Artikel 2
Organe des gemeinsamen Unternehmens*

Die Organe des gemeinsamen Unternehmens sind der Verwaltungsrat und der Exekutivdirektor.

*Artikel 3
Zusammensetzung des Verwaltungsrates*

1. Der Verwaltungsrat setzt sich wie folgt zusammen:
 - a) ein Vertreter eines jeden Mitglieds des gemeinsamen Unternehmens;

- b) ein Vertreter der Luftraumnutzer;
 - c) ein Vertreter der Flugsicherungsdienstleister;
 - d) ein Vertreter der Ausrüstungshersteller;
 - e) ein Vertreter der Flughäfen;
 - f) ein Vertreter der Vertretungsorganisationen des Personals des Flugsicherungssektors.
2. Die in Absatz 1 Buchstabe b, c, d, e und f genannten Vertreter werden vom Branchenkonsultationsorgan, das gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingesetzt wurde, benannt.

Artikel 4
Abstimmungen des Verwaltungsrats

1. Die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a und b genannten Vertreter haben Stimmrecht.
2. Die Mitglieder des gemeinsamen Unternehmens verfügen über eine Zahl von Stimmen, die zu ihrem Beitrag zur Mittelausstattung des gemeinsamen Unternehmens im Verhältnis steht. Die Gemeinschaft und EUROCONTROL verfügen jedoch jeweils über mindestens 30 % der Stimmengesamtzahl, und der in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b genannte Vertreter der Luftraumnutzer verfügt über mindestens 10 % der Stimmengesamtzahl.
3. Der Verwaltungsrat fasst Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, sofern diese Satzung nicht anderes vorsieht.
4. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vertreters der Gemeinschaft.
5. Jede Entscheidung über den Beitritt neuer Mitglieder im Sinne von Artikel 1 Absatz 2, zur Ernennung des Exekutivdirektors und zur Auflösung des gemeinsamen Unternehmens muss die Zustimmung des Vertreters der Gemeinschaft im Verwaltungsrat erhalten.

Artikel 5
Aufgaben und Sitzungen des Verwaltungsrats

1. Zu den Aufgaben des Verwaltungsrats zählen im Einzelnen:
 - a) Leitlinien zu geben und Beschlüsse zu fassen, die für die Umsetzung des Vorhabens SESAR erforderlich sind, und eine globale Kontrolle über dessen Durchführung auszuüben;
 - b) über den Beitritt neuer Mitglieder zu beschließen;
 - c) den Exekutivdirektor zu ernennen und die Organisationsstruktur zu genehmigen;

- d) die Zahlungsmodalitäten der Finanzbeiträge der Mitglieder festzulegen;
 - e) die Finanzordnung des gemeinsamen Unternehmens zu beschließen;
 - f) den Drei-Jahres-Unternehmensplan und das jährliche Arbeitsprogramm des gemeinsamen Unternehmens, die in Artikel 15 Absatz 1 und 2 genannt sind, sowie den jährlichen Haushalt einschließlich des Stellenplans zu genehmigen;
 - g) den Jahresabschluss zu genehmigen;
 - h) den in Artikel 15 Absatz 3 genannten jährlichen Bericht über den Sachstand des Vorhabens SESAR anzunehmen;
 - i) über Kauf, Verkauf und hypothekarische Belastung von Immobilien und mit Immobilien verbundenen Rechten, Übernahme von Kautionen oder Bürgschaften, Beteiligung an anderen Unternehmen oder Einrichtungen, Gewährung und Inanspruchnahme von Darlehen sowie die Auflösung des gemeinsamen Unternehmens zu entscheiden;
 - j) die Modalitäten für die Berechtigung zum Zugang zu materiellen und immateriellen Gütern, die Eigentum des gemeinsamen Unternehmens sind, festzulegen;
 - k) die Regeln und Verfahren für Ausschreibungen festzulegen, die zur Durchführung des Plans erforderlich sind;
 - l) Vorschläge zu genehmigen, die erhebliche Veränderungen bei der Durchführung des Vorhabens SESAR und des Arbeitsprogramms zur Folge haben;
 - m) jede sonstige Befugnis auszuüben und jede andere Funktion zu übernehmen, einschließlich gegebenenfalls der Einsetzung untergeordneter Organe, die für die Zwecke des Vorhabens SESAR erforderlich sind.
2. Der Verwaltungsrat tritt mindestens zweimal jährlich zusammen. Außerordentliche Sitzungen werden auf Verlangen eines Drittels der Mitglieder des Verwaltungsrats, die mindestens 30 % der Stimmrechte vertreten, oder auf Verlangen der Gemeinschaft oder des Exekutivdirektors einberufen.

In der Regel finden die Sitzungen am Sitz des gemeinsamen Unternehmens statt.

Sofern in Einzelfällen kein gegenteiliger Beschluss vorliegt, nimmt der Exekutivdirektor an den Sitzungen teil.

3. Der Verwaltungsrat gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 6 *Der Exekutivdirektor*

1. Der Exekutivdirektor ist für die Geschäftsführung des gemeinsamen Unternehmens zuständig und ist sein rechtlicher Vertreter. Er wird vom Verwaltungsrat auf

Vorschlag der Kommission ernannt. Er übt seine Tätigkeit in völliger Unabhängigkeit aus.

2. Der Exekutivdirektor steht der Durchführung des Vorhabens SESAR im Rahmen der Leitlinien vor, die vom Verwaltungsrat vorgegeben wurden, dem er verantwortlich ist. Er stellt dem Verwaltungsrat alle zur Wahrnehmung seiner Aufgaben nötigen Informationen bereit.
3. Zu den Aufgaben des Direktors zählen:
 - a) Einstellung, Leitung und Beaufsichtigung des Personals des gemeinsamen Unternehmens, einschließlich des in Artikel 7 Absatz 4 genannten Personals;
 - b) Organisation, Leitung und Beaufsichtigung der Tätigkeiten des gemeinsamen Unternehmens;
 - c) Unterbreitung von Vorschlägen zur Organisationsstruktur an den Verwaltungsrat;
 - d) Festlegung und regelmäßige Aktualisierung des Unternehmensplans und des jährlichen Arbeitsprogramms des gemeinsamen Unternehmens und Vorlage derselben vor dem Verwaltungsrat;
 - e) Erstellung des jährlichen Haushalts einschließlich des Stellenplans und Vorlage vor dem Verwaltungsrat,
 - f) Überwachung der Einhaltung der Verpflichtungen, die das gemeinsame Unternehmen aufgrund der von ihm geschlossenen Verträge und Vereinbarungen eingegangen ist;
 - g) Sicherstellung, dass die Tätigkeiten des gemeinsamen Unternehmens in völliger Unabhängigkeit und ohne Interessenkonflikte durchgeführt werden;
 - h) Erstellung des jährlichen Sachstandsberichts zum Vorhaben SESAR und dessen Vorlage vor dem Verwaltungsrat;
 - i) Vorlage des Jahresabschlusses vor dem Verwaltungsrat;
 - j) Vorlage von Vorschlägen, die erhebliche Veränderungen der Konzeption des Vorhabens SESAR beinhalten, vor dem Verwaltungsrat.

Artikel 7

Personal des gemeinsamen Unternehmens

1. Die Zahl der Stellen richtet sich nach dem im Jahreshaushalt vorgegebenen Stellenplan.
2. Die Beschäftigten des gemeinsamen Unternehmens erhalten einen befristeten Anstellungsvertrag, dessen Konditionen sich an die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften anlehnen.

3. Sämtliche Personalausgaben trägt das gemeinsame Unternehmen.
4. Jedes Mitglied des gemeinsamen Unternehmens kann dem Exekutivdirektor vorschlagen, Angehörige seines Personals an das gemeinsame Unternehmen abzuordnen. Wird dieser Vorschlag angenommen, gehen die damit verbundenen Ausgaben zu Lasten des genannten Mitglieds und können eine Sachleistung gemäß Artikel 11 Absatz 5 darstellen.

Das an das gemeinsame Unternehmen abgeordnete Personal hat in völliger Unabhängigkeit und unter der Aufsicht des Exekutivdirektors tätig zu sein.

5. Der Verwaltungsrat regelt die Modalitäten der Anwendung dieses Artikels.

Artikel 8 *Vereinbarungen*

Zur Durchführung der in Artikel 1 dieser Verordnung festgelegten Aufgaben schließt das gemeinsame Unternehmen mit EUROCONTROL eine Vereinbarung folgenden Inhalts:

- a) EUROCONTROL teilt die Ergebnisse der Definitionsphase mit dem gemeinsamen Unternehmen;
- b) EUROCONTROL wird die Verantwortung für die folgenden Aufgaben übertragen, die sich aus der Durchführung des Plans ergeben, sowie die Verwaltung der damit zusammenhängenden Mittel:
 - i) Organisation der Forschungs-, Entwicklungs- und Validierungstätigkeiten gemäß Arbeitsprogramm des gemeinsamen Unternehmens;
 - ii) Generalauftragsvergabe der gemeinsamen Entwicklungsarbeiten für das künftige System;
 - iii) Überwachung des Plans und Vorlage etwaiger Vorschläge zu dessen Änderung;
 - iv) Aktualisierung der Konvergenzindikatoren (europäischer Konvergenzplan und Umsetzungsplan, lokaler Konvergenzplan und Umsetzungsplan);
 - v) Verbindung zur Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

Artikel 9 *Externe Verträge*

1. Unbeschadet Artikel 8 kann das gemeinsame Unternehmen Dienstleistungs- und Lieferverträge mit Unternehmen oder einem Unternehmenskonsortium schließen, insbesondere zur Durchführung der in Artikel 1 Absatz 2 dieser Verordnung vorgesehenen Aufgaben.
2. Das gemeinsame Unternehmen stellt sicher, dass die in Absatz 1 genannten Verträge vorsehen, dass die Kommission im Namen des gemeinsamen Unternehmens zur

Vornahme von Kontrollen berechtigt ist, um sich zu vergewissern, dass die finanziellen Interessen der Gemeinschaft geschützt werden.

3. Die in Absatz 1 genannten Verträge umfassen alle einschlägigen Bestimmungen bezüglich der Rechte am geistigen Eigentum, die in Artikel 17 genannt sind. Um jegliche Interessenkonflikte zu vermeiden, ist den Mitgliedern, einschließlich ihres gemäß Artikel 7 Absatz 4 abgeordneten Personals, die an der Festlegung der ausgeschriebenen Arbeiten beteiligt sind, die Beteiligung an der Durchführung dieser Arbeiten untersagt.

Artikel 10
Arbeitsgruppen

1. Das gemeinsame Unternehmen kann zur Durchführung der in Artikel 1 dieser Verordnung vorgesehenen Aufgaben eine begrenzte Zahl von Arbeitsgruppen einsetzen, die Tätigkeiten ausführen, die nicht bereits andernorts ausgeführt werden. Diese Gruppen stützen sich auf die Kenntnisse von Fachleuten des Flugverkehrsmanagementsektors und arbeiten auf transparente Weise.
2. Die an den Arbeitsgruppen beteiligten Sachverständigen gehören nicht dem Personal des gemeinsamen Unternehmens an.
3. Den Vorsitz in den Arbeitsgruppen führt ein Vertreter des gemeinsamen Unternehmens.

Artikel 11
Finanzbestimmungen

1. Die Einnahmen des gemeinsamen Unternehmens speisen sich aus Beiträgen der Mitglieder und einer eventuellen Abgabe auf die Streckennavigationsgebühren im Sinne von Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe e zweiter Spiegelstrich der Verordnung (EG) Nr. 550/2004.
2. Zur Inangsetzung der Tätigkeiten des gemeinsamen Unternehmens leisten die Gründungsmitglieder einen Erstbeitrag in Höhe von 10 Millionen Euro innerhalb eines Jahres nach Gründung des gemeinsamen Unternehmens.
3. Die in Artikel 1 Absatz 2 zweiter und dritter Spiegelstrich genannten Mitglieder verpflichten sich, innerhalb eines Jahres nach Annahme ihres Antrags auf Beitritt zum gemeinsamen Unternehmen einen Erstbeitrag in Höhe von mindestens 10 Millionen Euro zu leisten. Dieser Betrag wird für Mitglieder, die dem gemeinsamen Unternehmen innerhalb von zwölf Monaten nach seiner Gründung beitreten, auf 5 Millionen Euro verringert.

Im Fall von Unternehmen, die einzeln oder kollektiv beitreten und als kleine oder mittlere Unternehmen im Sinne der Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003

betreffend die Definition der kleinen und mittleren Unternehmen²⁵ einzustufen sind, wird dieser Betrag unabhängig vom Beitrittszeitpunkt auf 250 000 Euro verringert.

4. Der Verwaltungsrat entscheidet über die Beträge, die von jedem Mitglied freizugeben sind, proportional zu den Beiträgen, die sich das Mitglied zu leisten verpflichtet hat, und legt die Fristen fest, innerhalb deren die Mitglieder ihre Beiträge zu leisten haben.
5. Beiträge in Form von Sacheinlagen sind möglich. Sie sind Gegenstand einer Bewertung hinsichtlich ihres Werts und ihres Nutzens für die Durchführung der Aufgaben des gemeinsamen Unternehmens.
6. Der Verwaltungsrat schlägt der Kommission Höhe und Bemessungsgrundlage der Abgabe auf die in Absatz 1 genannte Abgabe auf die Streckennavigationsgebühren vor.
7. Einem Mitglied des gemeinsamen Unternehmens, das seinen Verpflichtungen hinsichtlich Sacheinlagen nicht nachkommt oder innerhalb der festgelegten Frist nicht den Betrag freigibt, zu dessen Leistung es verpflichtet ist, wird das Stimmrecht im Verwaltungsrat für einen Zeitpunkt von sechs Monaten nach Ablauf der genannten Frist entzogen, bis es seine Verpflichtungen erfüllt hat. Dauert die Nichterfüllung bei Ablauf des Sechsmonatszeitraums an, wird die Mitgliedschaft entzogen.

Artikel 12 *Einnahmen*

1. Sämtliche Einnahmen des gemeinsamen Unternehmens werden für die Verwirklichung des in Artikel 2 dieser Verordnung festgelegten Unternehmenszwecks verwendet. Vorbehaltlich Artikel 23 werden etwaige Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben des gemeinsamen Unternehmens nicht unter den Mitgliedern des gemeinsamen Unternehmens aufgeteilt.
2. Eventuelle Zinserträge auf Beiträge, die von seinen Mitgliedern geleistet wurden, werden unbeschadet der für den Beitrag der Gemeinschaft geltenden Rechtsvorschriften als Einnahmen des gemeinsamen Unternehmens behandelt.

Artikel 13 *Finanzordnung*

1. Die Finanzordnung des gemeinsamen Unternehmens wird vom Verwaltungsrat erlassen.
2. Die Finanzordnung soll die gesunde und wirtschaftliche Finanzverwaltung des gemeinsamen Unternehmens gewährleisten.

²⁵ ABl. L 124 vom 20.05.2003, S. 36.

3. Die Finanzordnung des gemeinsamen Unternehmens muss im Wesentlichen den Grundsätzen der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2343/2002 entsprechen und umfasst insbesondere die wesentlichen Bestimmungen zu Folgendem:
 - a) Darlegung und Struktur der Kostenschätzungen des Vorhabens SESAR und des jährlichen Haushalts;
 - b) Durchführung des jährlichen Haushalts und interne Finanzkontrolle;
 - c) Art der Beitragsleistung durch die Mitglieder des gemeinsamen Unternehmens;
 - d) Bestimmungen zur Rechnungslegung und zu den Inventaren sowie zu Erstellung und Vorlage der jährlichen Bilanz;
 - e) Verfahrensbestimmungen zu Ausschreibungen, wobei zwischen den Ländern der Mitglieder des gemeinsamen Unternehmens nicht diskriminiert werden darf und der gemeinschaftlichen Natur des Vorhabens Rechnung zu tragen ist, und zur Auftragsvergabe sowie die Auftragsmodalitäten und die Verfahren für Bestellungen im Auftrag des gemeinsamen Unternehmens.
4. Die Modalitäten der Umsetzung, die es der Kommission ermöglichen, die Einhaltung ihrer Verpflichtungen nach Artikel 274 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft sicherzustellen, werden im Einzelnen in einer Vereinbarung zwischen dem gemeinsamen Unternehmen und der Kommission festgelegt.

Artikel 14

Ausführung und Kontrolle des Haushalts

1. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.
2. Vor dem 31. März eines jeden Jahres legt der Direktor den Mitgliedern die vom Verwaltungsrat genehmigte Kostenschätzung des Vorhabens SESAR vor.

Die Projektkostenschätzung enthält eine Vorausschau der jährlichen Ausgaben für die folgenden zwei Jahre. Die Einnahmen- und Ausgabenschätzungen für das erste dieser beiden Geschäftsjahre (Vorentwurf des Haushalts) enthalten sämtliche für das interne Haushaltsverfahren der einzelnen Mitglieder erforderlichen Einzelheiten im Hinblick auf den finanziellen Beitrag dieser Mitglieder an das gemeinsame Unternehmen. Der Direktor übermittelt den Mitgliedern sämtliche hierfür erforderlichen zusätzlichen Angaben.
3. Die Mitglieder übermitteln dem Direktor unverzüglich ihre Bemerkungen zur Kostenschätzung des Vorhabens SESAR und insbesondere zu den geschätzten Einnahmen und Ausgaben des Folgejahres.
4. Auf der Grundlage der genehmigten Kostenschätzung des Vorhabens SESAR und unter Berücksichtigung der Bemerkungen der Mitglieder bereitet der Direktor den Haushaltsentwurf für das folgende Geschäftsjahr vor und legt ihn dem Verwaltungsrat vor dem 30. September zur Annahme vor.

5. Binnen zwei Monaten nach Ende des Geschäftsjahres legt der Direktor dem Rechnungshof der Europäischen Gemeinschaften den Jahresabschluss des Vorjahres vor. Der Rechnungshof prüft sowohl anhand der Unterlagen als auch an Ort und Stelle.
6. Der Direktor legt dem Verwaltungsrat den Jahresabschluss zusammen mit dem Bericht des Rechnungshofs zur Annahme mit der Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen vor. Er ist berechtigt und auf Aufforderung des Verwaltungsrats verpflichtet, zu dem Bericht Stellung zu nehmen.
7. Der Rechnungshof übermittelt seinen Bericht den Mitgliedern des gemeinsamen Unternehmens.

*Artikel 15
Zu erstellende Unterlagen*

1. Im Unternehmensplan wird die Ausführung der einzelnen Schritte des Vorhabens SESAR ausführlich dargelegt. Der Unternehmensplan umfasst einen Zeitraum von drei Jahren und wird regelmäßig aktualisiert.
2. Das jährliche Arbeitsprogramm wird jedes Jahr für einen Zeitraum von zwölf Monaten festgelegt und legt die Tätigkeiten, den Zeitplan und die Kosten des gemeinsamen Unternehmens für diesen Zeitraum dar.
3. Im Jahresbericht wird der Sachstand des Vorhabens SESAR insbesondere im Hinblick auf Zeitplan, Kosten und Ergebnisse des Programms dargelegt.

*Artikel 16
Schutz der finanziellen Interessen der Gemeinschaft*

1. Die Kommission ist befugt, den Schutz der finanziellen Interessen der Gemeinschaft zu gewährleisten und zu diesem Zweck wirksame Kontrollen durchzuführen. Stellt die Kommission Unregelmäßigkeiten fest, behält sie sich das Recht vor, künftige Zahlungen zugunsten des gemeinsamen Unternehmens zu kürzen oder auszusetzen.
2. Der nach Absatz 1 gekürzte oder ausgesetzte Betrag entspricht dem Betrag, bezüglich dessen die Kommission Unregelmäßigkeiten festgestellt hat.

*Artikel 17
Eigentumsrechte*

Das gemeinsame Unternehmen ist Eigentümer aller materiellen und immateriellen Gegenstände, die im Rahmen der Umsetzungsphase des Vorhabens SESAR von ihm geschaffen oder ihm übertragen werden.

Artikel 18
Transparenz und Handhabung von Unterlagen

Der Verwaltungsrat beschließt Regeln für die Handhabung von Unterlagen, um die Anforderungen bezüglich der Sicherheit und der Wahrung von Geschäftsgeheimnissen mit den Anforderungen an den Zugang der Öffentlichkeit in Einklang zu bringen. Diese Regeln tragen gegebenenfalls den Grundsätzen und Beschränkungen Rechnung, die in der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ festgelegt sind.

Artikel 19
Betrugsbekämpfungsmaßnahmen

1. Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und anderen unrechtmäßigen Handlungen findet die Verordnung (EG) Nr. 1072/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷ Anwendung.
2. Das gemeinsame Unternehmen tritt der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)²⁸ bei und erlässt unverzüglich die entsprechenden Vorschriften, die für sämtliche Mitarbeiter des gemeinsamen Unternehmens gelten.
3. Der Rechnungshof und das OLAF können erforderlichenfalls Kontrollen an Ort und Stelle bei den Empfängern der Mittel des gemeinsamen Unternehmens sowie bei den verteilenden Stellen durchführen.

Artikel 20
Haftung

1. Für seine Handlungen und Unterlassungen haftet ausschließlich das gemeinsame Unternehmen.
2. Die vertragliche Haftung des gemeinsamen Unternehmens unterliegt den einschlägigen Bestimmungen des jeweiligen Vertrags sowie den auf diesen Vertrag Anwendung findenden Vorschriften.
3. Alle Zahlungen des gemeinsamen Unternehmens, die der Deckung der in Absatz 2 genannten Haftung dienen, sowie die damit zusammenhängenden Ausgaben gelten als Ausgaben des gemeinsamen Unternehmens.
4. Das gemeinsame Unternehmen schließt auf Vorschlag des Exekutivdirektors und auf Beschluss des Verwaltungsrats die erforderlichen Versicherungsverträge.

²⁶ ABl. L 145 vom 31.05.2001, S. 43.

²⁷ ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.

²⁸ ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

Artikel 21
Vertraulichkeit

Das gemeinsame Unternehmen schützt die sensitiven Informationen, deren unberechtigte Weitergabe die Interessen der Vertragsparteien beeinträchtigen könnte. Es wendet die Grundsätze und Mindestnormen für die Sicherheit an, die im Beschluss 2001/264/EG des Rates²⁹ festgelegt und umgesetzt sind.

Artikel 22
Dauer des gemeinsamen Unternehmens

1. Das gemeinsame Unternehmen wird für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2013 errichtet.

Je nach den bei der Erreichung der in Artikel 1 dieser Verordnung festgelegten Ziele des gemeinsamen Unternehmens erzielten Fortschritten kann dieser Zeitraum durch Änderung der Satzung verkürzt oder verlängert werden.

2. Je nach den bei der Erreichung der Ziele des Unternehmensplans und dessen Aktualisierungen erzielten Fortschritten wird die Kommission dem Rat bei Ablauf des in Absatz 1 genannten Zeitraums die Übertragung aller oder eines Teils der materiellen und immateriellen Gegenstände, deren Eigentümer das gemeinsame Unternehmen ist, an eine andere Einrichtung vorschlagen.

Artikel 23
Auflösung des gemeinsamen Unternehmens

Zur Vornahme der Auflösung des gemeinsamen Unternehmens ernennt der Verwaltungsrat einen oder mehrere Abwicklungsbeauftragte, die den Entscheidungen des Verwaltungsrats unterliegen.

Artikel 24
Anwendbares Recht

In allen nicht von dieser Satzung geregelten Angelegenheiten gilt das Recht des Staates, in dem das gemeinsame Unternehmen seinen Sitz hat.

²⁹ ABl. L 101 vom 11.04.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch den Beschluss 2005/571/EG (ABl. L 193 vom 23.7.2005, S. 31).

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN**1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:**

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Errichtung des gemeinsamen Unternehmens SESAR

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en):

Tätigkeit „Land-, Luft- und Seeverkehrspolitik“

Ziel „Überwachung der Verwirklichung des Binnenmarkts für Verkehrsdienstleistungen“

3. HAUSHALTSLINIEN**3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:**

Gemäß aktueller Kodifizierung:

06.0301 - Finanzielle Unterstützung von Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die von gemeinsamem Interesse sind

06.0601 - Forschung im Energie- und Verkehrsbereich – Luft- und Raumfahrt

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen: 2007-2013**3.3. Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen):**

| Haushalts- linie | Art der Ausgaben | | Neu | EFTA-Beitrag | Beiträge von Bewerber- ländern | Rubrik der Finanziellen Vorausschau |
|---------------------|------------------|------------------|------|--------------|--------------------------------------|---|
| | NOA | GM ³⁰ | | | | |
| 06.0301 | NOA | GM ³⁰ | Nein | Ja | Nein | Nr. 1A |
| 06.0601 | NOA | GM | Nein | Ja | Nein | Nr. 1A |

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Finanzielle Ressourcen

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

Eine mögliche Änderung der jährlichen Beträge zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts ist anlässlich der Erörterungen im Zusammenhang mit dem Haushaltsverfahren für das betreffende Jahr zu genehmigen, wobei die Höchstbeträge nicht überschritten werden dürfen, die für „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Rahmen von Entscheidungen zum Vorschlag KOM(2004) 475 endg. genehmigt werden.

in Mio. €(gerundet auf 3 Dezimalstellen)

| Art der Ausgaben | Abschnitt Nr. | | Jahr 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 und Folgejahre | Gesamt |
|------------------|---------------|--|-----------|------|------|------|------|---------------------|--------|
|------------------|---------------|--|-----------|------|------|------|------|---------------------|--------|

Operative Ausgaben³¹

| | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----|---|-------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Verpflichtungsermächtigungen (VE) | 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 |
| Zahlungsermächtigungen (ZE) | | 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 |

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben³²

| | | | | | | | | | |
|---|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Technische und administrative Unterstützung (NGM) | 8.2.4 | c | = | = | = | = | = | = | = |
|---|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|

HÖCHSTBETRAG

| | | | | | | | | | |
|------------------------------|--|-----|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Verpflichtungsermächtigungen | | a+c | 3,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 603,000 |
| Zahlungsermächtigungen | | b+c | 2,000 | 51,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 250,000 | 603,000 |

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben³³

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

| | | | | | | | | | |
|---------------------------------|-------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Personal- und Nebenkosten (NGM) | 8.2.5 | d | 0,389 | 0,281 | 0,281 | 0,281 | 0,281 | 0,562 | 2,075 |
|---------------------------------|-------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

³¹ Ausgaben, die nicht unter Kapitel 06 01 des betreffenden Titels 06 fallen

³² Ausgaben, die unter Artikel 06 01 04 des Titels 06 fallen

³³ Ausgaben, die unter Kapitel 06 01 fallen, außer solche bei Artikel 06 01 04 oder 06 01 05

| | | | | | | | | | |
|--|-------|---|----|----|----|-------|----|-------|-------|
| Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM) | 8.2.6 | e | pm | pm | pm | 0,200 | pm | 0,400 | 0,600 |
|--|-------|---|----|----|----|-------|----|-------|-------|

| | | | | | | | | | |
|--|--|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| VE insgesamt, einschließlich Personalkosten | | a+c+d+e | 3,389 | 100,281 | 100,281 | 100,481 | 100,281 | 200,962 | 605,675 |
| ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten | | b+c+d+e | 2,389 | 51,281 | 100,281 | 100,481 | 100,281 | 250,962 | 605,675 |

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. €(gerundet auf 3 Dezimalstellen)

| Kofinanzierende Instanzen | | Jahr 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 und Folgejahre | Gesamt |
|---|------------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|------------------|
| EUROCONTROL | f | 3,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 603,000 |
| Andere Mitglieder des gemeinsamen Unternehmens und Abgabe auf Streckennavigationsgebühren | | 0 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 600,000 |
| ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung | a+c+d+e+f | 6,389 | 300,281 | 300,281 | 300,481 | 300,281 | 601,162 | 1.808,875 |

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

Die vorgeschlagene Gemeinschaftsfinanzierung ist mit dem Vorschlag KOM(2004) 487 endg. vorbehaltlich der abschließenden Einigung zur finanziellen Vorausschau 2007-2013 vereinbar.

Die Höchstbeträge zu Lasten der TEN- und FTE-Programme sind in den Beträgen berücksichtigt, die in den Vorschlägen KOM(2004) 475 endg. und KOM(2005) 119 enthalten sind.

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung³⁴ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. *Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen*

-  Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

NB: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als Anhang beizufügen.

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

| Haushaltslinie | Einnahmen | Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1] | Sachstand im Anschluss an die Maßnahme | | | | | | | |
|----------------|---|-----------------------------------|--|-------|-------|-------|-------|---------------------|--|--|
| | | | [Jahr n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] ³⁵ | | |
| | <i>a) Einnahmen nominal</i> | | | | | | | | | |
| | <i>b) Veränderung bei den Δ Einnahmen</i> | | | | | | | | | |

(Beschreibung für jede einzelne Einnahmenlinie; falls sich die Auswirkungen auf mehrere Linien erstrecken, ist die Tabelle um die entsprechende Zeilenzahl zu verlängern.)

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

| Jährlicher Bedarf | Jahr 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 und Folgejahre |
|--------------------------|-----------|------|------|------|------|---------------------|
| Personalbedarf insgesamt | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 pro Jahr |

³⁴
³⁵

Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.
Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

5. MERKMALE UND ZIELE

Einzelheiten zum Hintergrund des vorgeschlagenen Rechtsakts werden in der Begründung dargelegt. Dieser Abschnitt des Finanzbogens sollte folgende ergänzende Informationen enthalten:

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Das Vorhaben SESAR umfasst eine Definitionsphase (2004-2007) und eine Umsetzungsphase (2008-2020), die in zwei Stufen durchgeführt wird: Entwicklung (2008-2013) und Errichtung (2014-2020). Der genaue Umfang der Umsetzungsphase wird sich aus der Definitionsphase ergeben. **Das gemeinsame Unternehmen wird ausschließlich bei Entwicklungsmaßnahmen in der Umsetzungsphase tätig.** Die Mitteilung der Kommission zu SESAR enthält diesbezüglich weitere Einzelheiten.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Die Gemeinschaft kofinanziert bereits zusammen mit EUROCONTROL die Definitionsphase im Rahmen des Programms TEN-Verkehr. Ohne Beteiligung der Gemeinschaft hätte diese Phase nicht begonnen werden können oder wäre erheblich verzögert worden, was das Vorhaben gefährdet hätte.

Die Beteiligung der öffentlichen Hand an der Umsetzungsphase verleiht dem Vorhaben eine strategische und institutionelle Dimension. Sie liegt voll auf der Linie der Strategie von Lissabon, indem sie der Bildung einer öffentlich-privaten Partnerschaft im Bereich der Forschung dient. Als regelungsbefugte Instanz gewährleistet die Kommission die Kohärenz mit den Rechtsvorschriften für den einheitlichen Luftraum und eine wirksame und rasche Entscheidungsfindung, was für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa von grundlegender Bedeutung ist.

Die finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft stellt einen wichtigen Anreiz für die Branche dar, die allein nicht in der Lage wäre, die Modernisierung des Systems zu finanzieren und gleichzeitig die Kosten für den Betrieb des derzeitigen Systems zu tragen.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik

Das Vorhaben SESAR entspricht dem ABM-Ziel „Vollendung des Binnenmarkts bei den Energie- und Verkehrsdienstleistungen und Überwachung der Umsetzung“ im Rahmen der Tätigkeit „Land-, Luft- und Seeverkehrspolitik“.

Ziel des Vorhabens SESAR ist die Modernisierung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems. Ziel des gemeinsamen Unternehmens ist die Organisation und Koordinierung des Vorhabens durch Bündelung der Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten in der Europäischen Gemeinschaft.

Die Definitionsphase des Vorhabens läuft derzeit und wird 2007 den *Plan zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa* zum Ergebnis haben. **Dieser Plan wird die wesentlichen Elemente für die Festlegung der operativen**

Ziele des gemeinsamen Unternehmens vorgeben. In dem Plan werden die Leistungsanforderungen an das neue System bis 2020 und darüber hinaus festgelegt und Lösungen zur Errichtung eines harmonisierten und global interoperablen Flugverkehrsmanagementsystems angegeben werden. Ebenfalls darin festgelegt wird das Arbeitsprogramm für die Forschungs-, Entwicklungs- und Validierungstätigkeiten sowie ein detaillierter Plan der Entwicklungs- und Errichtungsphasen hinsichtlich der Kosten und Prioritäten.

Folglich ist es nicht möglich, die operativen Ziele und genauen Indikatoren vor der Fertigstellung des Modernisierungsplans festzulegen.

Es lassen sich jedoch bereits die folgenden „spezifischen“ Ziele angeben:

- Errichtung des gemeinsamen Unternehmens, Konstituierung der Leitungsorgane, Einstellung des Personals;
- Organisation und Koordinierung der Umsetzung des Vorhabens gemäß Modernisierungsplan;
- Organisation der Forschungs-, Entwicklungs-, Validierungs- und Studien-tätigkeiten unter seiner Aufsicht;
- Organisation von Ausschreibungen für die Entwicklung gemeinsamer Produkte.

Die derzeit denkbaren Indikatoren sind: Schaffung der Leitungsstruktur (Einrichtung des Sitzes, Konstituierung des Verwaltungsrats, Annahme der Geschäftsordnung und der Finanzordnung, Einstellung des Exekutivdirektors und des Personals); Aufnahme der Tätigkeiten (Aufstellung des Arbeitsprogramms, Abschluss der Vereinbarung mit EUROCONTROL, Abruf der Finanzausgaben der Mitglieder); Fortführung der Tätigkeiten und deren Bewertung (Anwerbung neuer Mitglieder, Durchführung von Ausschreibungen, Erstellung von Sachstandsberichten, Leistungsvergleich mit den USA).

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

Nachstehend ist darzulegen, welche Methode(n)³⁶ für die praktische Durchführung der Maßnahme gewählt wurde(n):

 Zentrale Verwaltung

 direkt durch die Kommission

- indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
- Exekutivagenturen
- von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung

³⁶

Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter “Bemerkungen” zu erläutern.

- einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden
- Geteilte oder dezentrale Verwaltung
 - auf Ebene der Mitgliedstaaten
 - auf Ebene von Drittländern
- Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Der Entwurf der Satzung des gemeinsamen Unternehmens sieht besondere Bestimmungen für die interne Überwachung vor.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung

Die diesem Vorschlag beigefügte Folgenabschätzung, die auf einer vorbereitenden Kosten-Nutzen-Analyse des Vorhabens SESAR und seiner Leitung beruht, liefert bereits grobenteils die für eine Ex-ante-Bewertung der Errichtung des gemeinsamen Unternehmens SESAR nötigen Elemente.

Aus den in Absatz 5 genannten Gründen werden wesentliche Elemente für die Festlegung der operativen Ziele des gemeinsamen Unternehmens jedoch erst 2007 zur Verfügung stehen. Daher ist es in diesem Stadium des Vorhabens nicht möglich, eine umfassende Ex-ante-Analyse vorzunehmen, so dass die Kommission ihre Bewertung bei Abschluss der Definitionsphase vervollständigen wird.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen)

Nicht zutreffend

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen

Die interne Bewertung des gemeinsamen Unternehmens ist auf der Grundlage eines Jahresberichts zum Sachstand des Vorhabens gewährleistet.

Außerdem bewertet die Kommission alle drei Jahre die Durchführung der Verordnung und die erzielten Ergebnisse. Vorgesehen ist auch eine abschließende Bewertung.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Die Satzung des gemeinsamen Unternehmens enthält besondere Bestimmungen zu Betrugsbekämpfungsmaßnahmen.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

| (Angabe der Ziele, Maßnahmen und Outputs) | Art der Outputs | Durchschnittskosten | Jahr 2007 | | Jahr 2008 | | Jahr 2009 | | Jahr 2010 | | Jahr 2011 | | Jahr 2012 und Folgejahre | | Insgesamt | |
|--|-----------------|---------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|--------------------------|--------------|------------------|--------------|
| | | | Zahl der Outputs | Gesamtkosten | Zahl der Outputs | Gesamtkosten | Zahl der Outputs | Gesamtkosten |
| ZIEL Nr. 1 ³⁷ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Errichtung des gemeinsamen Unternehmens | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ziel 1 insgesamt | = | = | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| ZIEL Nr. 2 ³⁸ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Organisation und Koordinierung der Umsetzung des | | | | | | | | | | | | | | | | |

³⁷ Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.
³⁸ Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

| Vorhabens | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| Ziel 2 insgesamt | = | = | | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 8 | 26 | |
| ZIEL Nr. 3 Organisation der technischen Arbeiten | | | | | | | | | | | | |
| Ziel 3 insgesamt | = | = | | 0 | 48 | 48 | 48 | 48 | 48 | 96 | 288 | |
| ZIEL Nr. 4 Organisation der Ausschreibungen | | | | | | | | | | | | |
| Ziel 4 insgesamt | = | = | | 0 | 48 | 48 | 48 | 48 | 48 | 96 | 288 | |
| GESAMTKOSTEN | = | = | | 3 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 200 | 603 | |

Die in Tabelle 8.1 angegebenen Beträge sind Richtwerte. Eine genauere Aufschlüsselung nach Zielen ergibt sich aus der Definitionsphase des Vorhabens.

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

| Art der Stellen | | Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent) | | | | | |
|--|------------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | Jahr 2007 | Jahr 2008 | Jahr 2009 | Jahr 2010 | Jahr 2011 | 2012-2013 |
| Beamte oder Bedienstete auf Zeit ³⁹ (06 01 01) | A*/AD | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| | B*, C*/AST | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Aus Artikel 06 01 02 finanziertes Personal ⁴⁰ | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Sonstiges, aus Artikel 06 01 04/05 finanziertes Personal ⁴¹ | | = | = | = | = | = | = |
| Insgesamt | | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 6 |

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

- Vorbereitende Arbeiten zur Errichtung des gemeinsamen Unternehmens;
- Verbindungsaufnahme zu den verschiedenen Akteuren in Politik, Wirtschaft, Technik und Gesellschaft;
- Verwaltung der Gemeinschaftssubventionen.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

(Bei mehreren Angaben bitte die jeweilige Zahl der Stellen angeben.)

2 Stellen, die derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesen sind

im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen

1 Stelle, die im Rahmen des anstehenden neuen APS/HVE-Verfahrens anzufordern ist

³⁹ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

⁴⁰ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

⁴¹ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.



1 Stelle, die innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilen und vorhanden ist (interne Personalumsetzung)

- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

8.2.4. *Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (06 01 04/05 – Verwaltungsausgaben)*

Entfällt.

in Mio. €(gerundet auf 3 Dezimalstellen)

| Haushaltlinie (Nr. und Bezeichnung) | Jahr n | Jahr n+1 | Jahr n+2 | Jahr n+3 | Jahr n+4 | Jahr n+5 und Folgejahre | Insgesamt |
|--|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------------|-----------|
| 1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten) | = | = | = | = | = | = | = |
| Exekutivagenturen ⁴² | | | | | | | |
| Sonstige technische und administrative Unterstützung | = | = | = | = | = | = | = |
| - intra muros | | | | | | | |
| - extra muros | | | | | | | |
| Technische und administrative Unterstützung insgesamt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

8.2.5. *Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten*

in Mio. €(gerundet auf 3 Dezimalstellen)

| Art des Personals | Jahr 2007 | Jahr 2008 | Jahr 2009 | Jahr 2010 | Jahr 2011 | Jahr 2012 und Folgejahre |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------------------|
| Beamte und Bedienstete auf Zeit (06 01 01) | 0,324 | 0,216 | 0,216 | 0,216 | 0,216 | 0,432 |
| Aus Artikel 06 01 02 finanziertes Personal (ANS) | 0,065 | 0,065 | 0,065 | 0,065 | 0,065 | 0,130 |
| Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten) | 0,389 | 0,281 | 0,281 | 0,281 | 0,281 | 0,562 |

⁴²

Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

Berechnung - Beamte und Bedienstete auf Zeit*Hierbei sollte - soweit zutreffend - auf Ziffer 8.2.1 Bezug genommen werden.*

Standardkosten 108 000 €/Jahr je Bediensteter

Berechnung - Aus Artikel 06 01 02 finanziertes Personal*Hierbei sollte - soweit zutreffend - auf Ziffer 8.2.1 Bezug genommen werden.*

Kosten eines abgeordneten nationalen Sachverständigen:

| | | | |
|-------------------|---------------|---------------|------------------------|
| Tagegeld | 41.000 | €/Jahr | |
| Reisekosten | 4.000 | €/Jahr | |
| Verwaltungskosten | 19.985 | €/Jahr | |
| Gesamt | 64.985 | €/Jahr | = 65 000 €/Jahr |

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. €(gerundet auf 3 Dezimalstellen)

| | Jahr 2007 | Jahr 2008 | Jahr 2009 | Jahr 2010 | Jahr 2011 | Jahr 2012 und Folge jahre | Insgesamt |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------------------|-----------|
| 06 01 02 11 01 - Dienstreisen** | Pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm |
| 06 01 02 11 02 - Sitzungen und Konferenzen | | | | | | | |
| 06 01 02 11 03 - Ausschüsse ⁴³ | | | | | | | |
| 06 01 02 11 04 - Studien und Konsultationen | | | | | | | |
| 06 01 02 11 05 - Informationssysteme | | | | | | | |
| 2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (06 01 02 11) | | | | | | | |
| 3. Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie) | | | | 0,200 | | 0,600 | 0,800 |
| Bewertungen 06.010503 - 06.010404*** | | | | | | | |
| Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten) | | | | 0,200 | | 0,600 | 0,800 |

⁴³

Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.

Berechnung - Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

** Die Dienstreisekosten des Personals der Kommission, das dem Vorhaben zugeordnet ist, werden davon abhängen, an welchem Ort das gemeinsame Unternehmen seinen endgültigen Sitz hat.

*** 2 Zwischenbewertungen, 1 Abschlussbewertung

Der Bedarf an Personal- und Verwaltungsmitteln wird aus den Mitteln der zuständigen Generaldirektion im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisungen gedeckt.