



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.10.2003
KOM(2003) 600 slutlig

**KOMMISSIONENS MEDDELANDE TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,
EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH
REGIONKOMMITTÉN**

En sammanhållen flyg- och rymdindustri - reaktioner på Star 21-rapporten

KOMMISSIONENS MEDDELANDE TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH REGIONKOMMITTÉN

En sammanhållen flyg- och rymdindustri - reaktioner på Star 21-rapporten

1. INLEDNING

Under senare år har Europeiska unionen ställt upp tydliga mål som ska leda till säkerhet och ekonomiskt välbefinnande för medborgarna. Europeiska rådet i Köln framhöll behovet av att arbeta vidare för att skapa en konkurrenskraftig och dynamisk, industriell och teknisk försvarsbas, så att Europas förmåga att möta internationella kriser kan upprätthållas. Vid Europeiska rådets möte i Lissabon ställde stats- och regeringscheferna upp det strategiska målet att unionen ska bli världens mest konkurrenskraftiga och dynamiska kunskapsbaserade ekonomi under nästa årtionde. Samma mål upprepades med ökad kraft vid Europeiska rådet i Barcelona, där det krävdes en kraftig ökning av unionens totala FoU- och innovationsverksamhet. Helt nyligen beslöts vid Europeiska rådet i Thessaloniki att det nu är dags att vidta konkreta åtgärder på försvarsområdet.

Den europeiska flyg- och rymdindustrin, som präglas av långt driven teknik och hög kompetens och med sin inriktning på både civil och militär användning, har en unik position för att kunna lämna ett viktigt bidrag till dessa ekonomiska och strategiska mål. Den spelar en väsentlig roll för att upprätthålla Europas industriella och tekniska förmåga inom transport, kommunikationer, observation, säkerhet och försvar. En globalt konkurrenskraftig flyg- och rymdindustri är av central betydelse för Europas ekonomiska och politiska mål.

Europa står nu inför utmaningen att skapa en miljö, som gör att dess flyg- och rymdindustri sporras till att bevara och öka sin konkurrenskraft och samtidigt bidra till Europas centrala mål. Av det skälet skapades den rådgivande gruppen för flyg- och rymdsektorn, där det ingår högre tjänstemän från industrin och representanter för EU-institutionerna. Deras uppgift är att på nytt se över de nuvarande politiska ramarna och lagstiftningen för flyg- och rymdindustrin, peka på brister och lämna förslag till förbättringar. I sin strategiska översyn över flyg- och rymdindustrin för 2000-talet (Star 21) presenterar gruppen sin analys och sina rekommendationer till en sammanhållen marknad och politiska ramar.

Sedan rapporten publicerades i juli 2002 har den kommenterats och diskuterats flitigt och ett antal viktiga kommissionsinitiativ av betydelse för branschen har placerats i sitt sammanhang. Den har också bidragit till att kanalisera industristöd till gemenskapsinitiativ på området.

Gruppen träffades på nytt i juni 2003 för att skaffa sig en uppfattning om resultaten. Gruppen granskade de viktigaste åtgärderna som kommissionen tagit initiativ till eller som gått vidare för behandling i rådet. Man noterade med tillfredsställelse kommissionens betoning av behovet att öka ansträngningarna för att nå de uppställda målen och vikten av att inleda en debatt i de andra gemenskapsinstitutionerna om viktiga politiska mål på detta område.

Kommissionens ståndpunkt i fråga om flyg- och rymdforskning

Under det senaste årtiondet har kommissionen regelbundet talat om flyg- och rymdindustrin som en nyckelbransch som behöver politiska ramar för att kunna förbättra sin globala

konkurrenskraft. I kommissionens meddelande från 1997 "Europeisk flyg- och rymdindustri: den globala utmaningen" framhölls det akuta behovet av en konsolidering inom den europeiska flyg- och rymdindustrin, där ansevärda framsteg har gjorts. I kommissionens meddelande "Industripolitiken i ett utvidgat Europa" (KOM (2002)714) medges det att konkurrenskraften i europeisk industri måste säkerställas och framför allt att skräddarsydda politiska åtgärder för den särskilda situationen inom industrisektorerna måste utformas. Flyg- och rymdindustrin framställs som ett särskilt exempel på en bransch, vars verksamhet styrs av speciella faktorer, med betoning på ett tydligt löfte från EU och medlemsstaterna att förbättra branschens konkurrenskraft.

I Star 21-rapporten understryks det att det behövs en effektivare försvarsmarknad om flyg- och rymdindustrins konkurrenskraft ytterligare ska kunna ökas. Redan 1997 påpekade kommissionen den europeiska försvarsindustrins svårigheter och krävde särskilda åtgärder för att stärka den industriella konkurrenskraften och bevara den tekniska basen ("Genomföra unionens strategi för försvarsindustrin" KOM (1997)583). Nyligen antog kommissionen ett nytt meddelande "European Defence – Industrial and Market Issues" (KOM (2003)113), i vilket det betonas hur viktigt det är att skapa en verklig europeisk marknad för försvarsmateriel. I meddelandet beaktas den viktiga utveckling som skett mot en europeisk säkerhets- och försvarspolitik, den växande medvetenheten om behovet av att lägga samman resurserna för FoU samt upphandling som en nödvändig förutsättning för att uppnå kostnadseffektivitet.

Det andra kritiska området enligt Star 21 är rymden, som under trycket av en trög telekommarknad och ökande global konkurrens har stött på betydande svårigheter under senare år. I det fallet framhöll kommissionen i sitt meddelande från 2001 "Den europeiska rymdpolitiken" (KOM (2001)718) vikten av att Europeiska rymdorganisationen (ESA) och Europeiska unionen nära samarbetar. Tillsammans med ESA inledde kommissionen dessutom med grönboken "Europeisk rymdpolitik" (KOM(2003)17) ett omfattande samråd för att få i gång en diskussion om hur rymden på medellång och lång sikt ska kunna utnyttjas på ett sätt som gynnar Europa. Detta kommer att utmynna i en vitbok och en handlingsplan senare i år.

Ett återkommande tema i dessa meddelanden är de nackdelar som förorsakas av den relativa uppsplittringen av det politiska ramverket inom europeisk flyg- och rymdindustri och behovet av sammanhållna politiska åtgärder inom branschen. Under senare år har det skett en lovande industriell och politisk utveckling, som trots den nuvarande svåra ekonomiska konjunkturen har gett sektorn en starkare ställning och om den fortsätter, särskilt då det gäller säkerhet och försvar, gör framtidsperspektivet ljusare.

Detta meddelande vill visa hur kommissionen redan har reagerat på analyser och förslag i Star 21 i syfte att finna de åtgärder som ska leda fram till den nödvändiga ramen för den europeiska flyg- och rymdindustrins långsiktiga konkurrenskraft och i ett vidare sammanhang skapa medvetenhet om de viktigaste frågorna inom andra EU-institutioner.

2. FLYG- OCH RYMDINDUSTRI I EUROPA

Idag är det tillverkningen av stora civila flygplan som är den största enskilda posten i flyg- och rymdindustrins omsättning och ensam svarar för mer än 20 miljarder euro årligen. Denna marknad är konjunkturbetonad, eftersom den styrs av flygbolagens planer, vilka växlar i hög grad, särskilt under perioder av ekonomisk osäkerhet och globala säkerhetsproblem. På försvarssidan är efterfrågan beroende av försvarsbudgetarna och ländernas upphandlingspolitik, vilken i sin tur är kopplad till den geopolitiska utvecklingen och den

växlande hotbilden. Eftersom civila och militära produkter har mycket gemensamt, är det väsentligt att branschen har mesta möjliga framförhållning och stabilitet i båda segmenten. På så sätt kan man på bästa sätt utnyttja kunskapsbasen, optimera de tekniska, mänskliga och finansiella resurserna och utjämna svängningarna i efterfrågan när endera segmentet i vissa lägen råkar ut för svårigheter.

Om man ser till särskilda frågor betyder den totala utvecklingen på marknaden för stora civila flygplan och Airbus konkurrenskraft mycket för hur den europeiska industrin ska utvecklas. Den allmänna ekonomiska nedgången, terroristhotet, Irakkrisen och Sars har haft en märkbart dämpande effekt. Airbus har emellertid drabbats mindre än sin internationella huvudkonkurrent, Boeing, vilket har gjort att bolagets marknadsandel ökat till ungefär samma som Boeings med nuvarande produktsortiment. Det resultatet skulle till och med kunna förbättras framöver med en lyckosam utveckling och marknadsintroduktion av den nya superjumbon A 380, som enligt planerna sätts i trafik 2006.

På den militära sidan är antalet nya program i både Europa och den övriga delen av världen begränsat. Om det amerikanska Joint Strike Fighter blir klart i tid, förväntas det bli det viktigaste programmet för stridsflygplansindustrin under de kommande åren. Detta skulle kunna begränsa möjligheten att utveckla nya europeiska produkter inom detta marknadssegment. Då det gäller helikoptrar har den europeiska flyg- och rymdindustrin skaffat sig en stark ställning på de globala marknaderna. Betydande kapacitet finns också då det gäller missiler och obemannade flygplan.

Branschen påverkas dock av att det inte är förutsägbart vilka ramar som gäller i Europa. Då det gäller militära transportplan har exempelvis upphandlingsförfarandet för Airbus A 400M varit komplicerat och besvärligt. Då det gäller missiler har beslutsförfarandet för den framtida ammunitionen till Eurofighter Typhoon skapat liknande problem. Sådana situationer ökar trycket på de europeiska företagen att inrikta sig på den mycket större amerikanska försvarsmarknaden och att försöka bygga allianser för att få tillträde till ny handel i en omfattning och ett tidsperspektiv som garanterar stabila intäkter och en acceptabel avkastning till aktieägarna.

Inom rymdsektorn har den minskade efterfrågan på satellitkommunikationer påverkat marknaden för både satelliter och bärarketer. Ingen förbättring att tala om är att vänta under de kommande åren. Den minskade orderingången har skapat en allvarlig kris inom den europeiska rymdindustrin, som traditionellt är mer beroende av de kommersiella marknaderna än sina konkurrenter. Dessutom kommer den redan stora konkurrensen på bärarketsmarknaden från USA, Ryssland, Kina och Japan att öka ännu mer. Skälet är att Delta 4- och Delta 5-raketerna som utvecklats av det amerikanska försvaret nu kan användas för många uppskjutningstjänster på den kommersiella marknaden.

Totala effekter

För att kunna behålla en konkurrenskraftig europeisk flyg- och rymdindustri på lång sikt är det viktigt att fortsätta att göra Europa starkt inom viktiga marknadssegment. De positiva erfarenheterna av Airbus inom den civila luftfarten bör tjäna som riktmärke för andra delar av branschen. För att i framtiden lyckas inom alla flyg- och rymdsektorer måste branschen omstruktureras samtidigt som det utformas gemensamma relevanta program inom ramen för en sammanhängande politik över hela Europa.

3. STAR 21-INITIATIVET

Inrättande av den rådgivande gruppen för flyg- och rymdfrågor

Den rådgivande gruppen för flyg- och rymdfrågor tillsattes 2001 med uppgift att analysera vilka politiska åtgärder och vilken lagstiftning som styr flyg- och rymdindustrin i Europa, påpeka brister och lämna förslag till förbättringar. Den omfattade sju styrelseordförande inom flyg- och rymdindustrin, fem EU-kommissionärer, rådets höge representant för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken och två medlemmar av Europaparlamentet. Gruppen presenterade sina resultat för kommissionens ordförande i juli 2002. En översyn av resultaten gjordes av gruppen i juni 2003.

Star 21-slutsatser

Även om det i Star 21-rapporten redovisas framsteg på flera områden, t.ex. inom transportpolitiken, kommer man till den primära slutsatsen att nuvarande politik och lagstiftning måste förbättras mycket om klyftan ska kunna överbryggas mellan Europas politiska och ekonomiska ambitioner och dess förmåga att leverera de nödvändiga resultaten. I rapporten framhålls flera områden där EU-institutionerna, EU:s medlemsstater och branschen själv borde agera för att vidmakthålla Europas ställning som producent av flyg- och rymdmateriel i världsklass.

I Star 21 understryks behovet av övergripande sammanhållning och integrering av flera olika politiska instrument. Där framhålls behovet av lättare tillträde till marknaderna i tredje land och korrekt tillämpning av handelsavtalen, större rörlighet för de anställda inom flyg- och rymdindustrin, mer samordning av FoU-arbetet, i synnerhet på den militära sidan, en ledarroll för EU på alla de områden som gäller civil luftfartslagstiftning, skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum och närmare förbindelser mellan EU och den europeiska rymdstyrelsen för att kunna stödja initiativ som Galileo och den europeiska rymdstrategin.

På många av dessa områden, t.ex. samordningen av den civila luftfartsforskningen och regleringen av den civila luftfarten redovisas rejäla framsteg, både sådana som redan har uppnåtts och sådana som kommer att uppnås då de föreslagna åtgärderna genomförs.

Enligt Star 21 är behovet av förändring störst det militära området. Det gäller främst de extrakostnader som uppsplittringen av de politiska besluten i Europa och resursanvändningen nationellt leder till. I rapporten påpekas att den nuvarande situationen negativt påverkar luftfartsindustrins konkurrenskraft och äventyrar genomförandet av ESFP, men det krävs också snabba framsteg på detta område för att förhindra en nedläggning av framtida politiska alternativ som gäller Europas långsiktiga säkerhetsbehov.

4. VIKTIGASTE FRÅGOR UR KOMMISSIONENS SYNVINKEL

Kommissionen välkomnar det arbete som utförts av den rådgivande gruppen för flyg- och rymdfrågor. Dess rapport är ett viktigt bidrag för att påpeka bristerna i den ram som styr den europeiska flyg- och rymdindustrin och för att finna sätt att garantera branschens globala konkurrenskraft. Även om Star 21-rekommendationerna omfattar ett brett spektrum av frågor, som skiljer i åt i betydelse och angelägenhetsgrad, ger de en klar bild av de områden där åtgärder främst behövs. Kommissionen ställer sig helt bakom den viktigaste slutsatsen i rapporten, nämligen att en flyg- och rymdindustri som är helt konsoliderad på europeisk nivå kräver en sammanhållen politisk ram med ett europeiskt perspektiv. Därför kommer

kommissionen att inom ramen för sin behörighet även i fortsättningen bidra till ett sådant ramverk och att främja dess utveckling då det där möjligt.

Ansträngningar har gjorts och goda resultat har verkligen uppnåtts för att komma tillrätta med den av hävd nationella uppsplittringen av flyg- och rymdindustrin. På den civila sidan har man emellertid hunnit längre än på den militära med att skapa ett europeiskt ramverk. Såsom emellertid betonas i Star 21-rapporten är den civila och den militära sidan av branschen beroende av varandra och företagen måste vara verksamma inom båda för att vara konkurrenskraftiga. Eftersom det saknas en sammanhållen marknad för såväl försvarsinriktad flyg- och rymdutrustning som forskning hemma, finns det en risk att de europeiska företagen allt mer dras till den mycket större amerikanska marknaden, där de har möjlighet att växa och bevara sin bredd.

För att den europeiska branschens konkurrenskraft ska kunna bevaras på lång sikt och ett sammanhållet ramverk skapas, måste enligt kommissionen de viktigare Star 21-rekommendationerna ligga till grund för de åtgärder som vidtas, främst då det gäller försvaret, rymden, marknadstillträdet och den europeiska regleringen av den civila luftfarten.

Försvar

Branschens militära del är det område där omfattningen och behovet av framsteg är störst. Fortfarande saknas en av grundförutsättningarna för en konkurrenskraftig europeisk industri, nämligen en effektiv inre marknad.

Det finns många historiska skäl till att försvarssektorn fortfarande är nationellt inriktad:

- Regeringarna är branschens enda kunder. De bestämmer ensamma efterfrågan på försvarsmateriel och fastställer driftskrav och tekniska specifikationer. All produktion och handel med försvarsmateriel kräver regeringens tillstånd.
- Den långsiktiga efterfrågan hänger samman med den hotbild, som påverkar bedömningen av behov och budgetplanering. Regeringarna gör sina bedömningar, vidtar åtgärder och genomför sin politik var för sig.
- Värde för pengarna är inte det enda kriteriet i upphandlingspolitiken - kompensation, inkl. avtal om industriellt samarbete, säker tillgång och strategiska överväganden kan också spela en roll.
- Relationerna mellan regeringarna och företagen inom branschen skiljer sig betydligt åt mellan medlemsstaterna i fråga om statligt ägande, FoU-finansiering, upphandlingspolitik etc.
- Slutligen kräver försvarsintressena sekretess beträffande känslig militär information och säker tillgång utöver vad som är vanligt i förhållandet mellan kund och leverantör.

Under årens lopp har emellertid medlemsstaternas motvilja mot ett gemensamt europeiskt agerande för att öka försvarssektorns effektivitet blivit ett svårt handikapp i konkurrensen med länder som USA, vilka genom säkerhets- och försvarsbudgetens struktur och volym har mycket större möjligheter att utveckla nya produkter och göra omfattande besparingar.

Att det i Europa går så långsamt att slå samman resurserna står i kontrast till ambitionerna att skapa ESFP. Med tanke på de ekonomiska nedskärningarna i alla medlemsstaters försvarsbudget beror genomförandet av ESFP-målen bl.a. på betydligt förbättrad upphandling

och tillverkning av försvarsmateriel. Jämfört med USA ger Europa inte bara ut mycket mindre på försvaret utan fragmenteringen av marknaden begränsar ytterligare den operationella förmågan.

De nödvändiga snabba förändringarna kräver att medlemsstaterna agerar mer europeiskt i fråga om både engagemanget för ESFP och branschens transnationella karaktär. Ska man göra framsteg behövs det enligt kommissionen en mer sammanhållen marknad för försvarsmateriel och dessutom en upphandlingspolitik som tar hänsyn till försvarsövervägandena i meddelandet från mars 2003.

Kommissionen noterar att det växande stödet för en större europeisk dimension också återspeglas i det europeiska konventets utkast till författning, i vilket medlemsstaterna uppmanas att "gradvis förbättra sina militära resurser" och inrätta "En europeisk byrå för försvarsmateriel, forskning och militära resurser ... identifiera de operativa behoven, främja åtgärder för att tillgodose dessa, bidra till att identifiera och i förekommande fall genomföra de åtgärder som behövs för att stärka försvarssektorns industriella och tekniska bas, delta i fastställandet av en europeisk politik för resurser och försvarsmateriel samt för att hjälpa ministerrådet att utvärdera om de militära resurserna förbättrats."

I Thessaloniki gick Europeiska rådet vidare med denna politik och stödde målet att inrätta en sådan mellanstatlig byrå år 2004.

Rymden

Det har länge varit uppenbart att Europa måste bli aktivt i rymdfrågor, vilket ledde till att Europeiska rymdstyrelsen (ESA) bildades 1975. I ESA har de enskilda staterna samlat viktiga delar av sina civila rymdprogram. Genom ESA-programmen och medlemsstaternas arbete har det blivit möjligt att utveckla ansevärda rymdresurser i Europa och en industriell kapacitet av världsklass i fråga om bärraketer och satelliter.

De militära rymdprogrammen har emellertid vanligen genomförts nationellt eller bilateralt, med stor framgång i vissa fall, men med begränsade budgetar (bara ca 7 % av USA:s totala utgifter). Man har diskuterat att försöka vinna större stöd för europeiska samverkansprojekt, men de har hittills gett få resultat och deras framtid är osäker. Följaktligen finns det ännu inte, som i fallet med de civila programmen, någon europeisk eller flernationell struktur för säkerhets- och försvarsprogrammen.

Europas rymdresurser är nu i farozonen på grund av den kraftiga och ihållande nedgången på den kommersiella (huvudsakligen telekom-)marknaden. Tack vare sina framgångar på den då expanderande kommersiella marknaden kunde Europas industri tidigare uppnå en tillräcklig kritisk massa och konkurrera med de amerikanska företagen, trots att de senare kunde dra fördel av en mycket större, skyddad institutionell marknad. Den amerikanska rymdpolitiken och rymdlagstiftningen påverkar fortfarande upphandlingen av utländska uppskjutningstjänster och bärraketer i USA.

För att bevara den europeiska rymdindustrin och den handlingsfrihet det ger måste Europa utveckla ett konsoliderat industriellt och institutionellt tillvägagångssätt för att ytterligare integrera rymdverksamheten. I det sammanhanget spelar genomförandet av Galileo en viktig roll. För att framgångsrikt kunna avsluta utvecklingsfasen (2002-2005) har en gemensam ledningsstruktur inrättats (Galileo Joint Undertaking). Galileo-projektet innebär något nytt, eftersom det är det första större offentlig-privata partnerskapet inom EU, det första kommersiella företaget för global satellitnavigation och en tjänst som i första hand ska

tillgodose de civila brukarnas behov. ESA har det tekniska ansvaret för att installera rymdinfrastrukturen. En koncessionsstruktur kommer att upprätthålla en tydlig juridisk relation mellan den offentliga sektorn och ett nytt privat bolag som bildats för att utveckla och driva Galileo-systemet.

Samtidigt som Galileo-programmet genomförs och arbetet med initiativet för global övervakning av miljö och säkerhet går vidare finns det tre huvudområden som måste bearbetas: förbindelserna ESA-EU, bättre samordning av de civila och militära programmen på Europainivå samt effektiv resurstilldelning, vilket också är viktigt för konkurrenskraften.

Det omfattande samrådet med berörda parter om grönboken om den europeiska rymdpolitiken, vilket inleddes tidigare i år, satte dessa frågor i centrum för en diskussion om Europas rymdbehov i termer av vidare politiska mål.

Forskning

Alla berörda parter är överens om att Europas flyg- och rymdforskning måste samordnas bättre. I många yttranden, överenskommelser och gemensamma uttalanden framhålls samordningen som ett naturligt resultat av större industriell integration. Erfarenheten har emellertid visat att det inte räcker att erkänna behovet av större samordning för att åstadkomma de nödvändiga förändringarna i Europas komplexa system för tillägnande av flyg- och rymdteknik. Det behövs därför nya mekanismer för att det här gemensamma målet ska bli verklighet.

I Star 21 efterlyses bättre samordning av flyg- och rymdforskningen mellan olika nivåer och aktörer (EU, medlemsstater och regioner; institutioner och branscher). När det gäller den aeronautiska forskningen har nyligen betydande framsteg gjorts genom arbetet i den rådgivande gruppen för aeronautisk forskning i Europa (ACARE). I oktober 2002 presenterade gruppen de första resultaten i form av en strategisk forskningsagenda för bättre samordning av den europeiska forskningen. Ytterligare åtgärder kommer att vidtas för att skapa ett europeiskt forskningsområde inom sektorn.

På den militära sidan finns det samma problem och de bör angripas på liknande sätt, men med hänsyn till den annorlunda situationen på detta område. Detta är särskilt viktigt, eftersom de europeiska företagen vill kunna konkurrera med sina amerikanska motsvarigheter som får mycket större anslag till försvarsforskning. Det är också viktigt, eftersom medlemsstaterna bemödar sig om att få mesta valuta för pengarna samtidigt som de skapar en miljö som bidrar till att behålla FoU-verksamheten i Europa.

Mot denna bakgrund välkomnar kommissionen beslutet från Europeiska rådets möte i Thessaloniki. Det innebär att rådets relevanta organ ska få i uppgift att vidta nödvändiga åtgärder för att under 2004 inrätta en mellanstatlig byrå som är underställd rådet och där alla medlemsstaterna får medverka på områdena för utveckling av försvarsresurser, forskning, förvärv och försvarsmateriel.

Byråns uppgift blir att utveckla försvarsresurserna då det gäller krishantering, främja och öka det europeiska samarbetet om försvarsmateriel, stärka det europeiska försvarets industriella och tekniska bas, skapa en konkurrenskraftig europeisk marknad för försvarsmateriel samt i lämpliga fall tillsammans med de pågående forskningsprojekten inom gemenskapen främja den forskning som syftar till ledarskap i strategiska tekniska frågor för framtida försvars- och säkerhetskapacitet och därigenom stärka Europas industriella potential.

Europeisk reglering av civilflyget

Idag hör både den civila flygplanstillverkningen och lufttransporterna hemma på en europeisk eller global marknad. En stor del av det europeiska regelverket är fortfarande medlemsstaternas eget och samordnat mellan medlemsstaterna. Detta föråldrade system gör att branschen och dess kunder inte kan dra full nytta av den inre marknaden.

I Star 21 påpekas särskilt bristerna i systemet med de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) och understryks behovet av att inrätta den europeiska byrån för luftsäkerhet (EASA). Under tiden har viktiga framsteg gjorts. På grundval av kommissionens förslag antogs Europaparlamentets och rådets förordning (1592/2002) om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet. Denna trädde i kraft den 7 september 2002. Kommissionen arbetar för närvarande med stora organisationsfrågor för att säkerställa att EASA ska kunna inleda sitt arbete i slutet av 2003. Samtidigt kommer diskussionerna med den amerikanska luftfartsmyndigheten (FAA) att fortsätta för att garantera ett ömsesidigt godkännande av de certifikat som utfärdas av myndigheterna på båda sidor om Atlanten.

Certifiering av flygplan är emellertid bara ett område för att skapa ett sammanhållet ramverk för den civila luftfarten i Europa. Fortfarande behövs det framsteg på andra viktiga områden, t.ex. flygsäkerhet. Eftersom de europeiska lufttransportnäten är täta och beroende av varandra måste säkerhetsfrågorna hanteras på Europeanivå.

Europeiska gemenskapens aktiva deltagande i internationella organisationer såsom ICAO är en garanti för att det europeiska och det globala regelverket verkligen stämmer överens. Den nuvarande bristen på effektiva möjligheter att främja de europeiska bestämmelserna skadar den europeiska flyg- och rymdindustrins konkurrenskraft. Sådant deltagande är viktigt för program såsom Galileo och utvecklingen av trafikledningstekniken.

Att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum kommer att kräva stora tekniska förändringar och investeringar i modernisering och konsolidering av infrastrukturen för trafikledning och därmed sammanhängande tjänster. Att utveckla ett effektivt civilt-militärt gränssnitt kommer att bli ytterst viktigt för en flexiblere användning av Europas luftrum. På så sätt kan det också bli lättare att harmonisera de militära bestämmelserna.

Miljökraven har stor inverkan på tillverkningen av säkrare och renare flygplan. Europeiska kommissionen och medlemsstaterna måste spela en aktivare roll i de globala miljödiskussionerna. Flyg- och rymdindustrin bör också ha som mål att förbättra befintlig teknik och på så sätt skapa den rätta balansen mellan miljökraven och den förväntade ökningen av lufttrafiken.

Då det gäller luftfartsavtal fällde domstolen nyligen avgörandet att de enskilda medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal inte är förenliga med gemenskapens behörighet på viktiga områden. Domstolen pekade ut tre sådana områden där gemenskapen har exklusiv behörighet: slot-tider, system för databokning samt biljettpriser och avgifter inom gemenskapen.

Med hänsyn till dessa och andra faktorer, som är ett starkt stöd för gemenskapens syn på luftfartsavtal, godkände rådet den 5 juni 2003 ett åtgärds paket som ger kommissionen i uppdrag att föra viktiga förhandlingar om lufttransporter, inkl. ett mandat att inleda förhandlingar om ett nytt transatlantiskt luftavtal.

Den europeiska flygindustrin måste konsolideras för att verkligen kunna konkurrera globalt. Den nya gemenskapsåtgärden att omdefiniera de internationella förbindelserna för alla medlemsstaterna kommer att underlätta konsolideringsprocessen. Ytterligare liberalisering av flygplansmarknaderna globalt kommer att öka den europeiska flygplansindustrins möjligheter. Ökad konkurrens kommer att göra det viktigare att minska driftkostnaderna, t.ex. genom användning av effektivare flygplan.

Kommissionen välkomnar den utvecklingen och kommer att arbeta vidare för ett sammanhållet regelverk, vilket inte bara kommer att ge en hög säkerhetsnivå utan också främja den europeiska branschens konkurrenskraft.

Marknadstillträde

Företagen inom flyg- och rymdindustrin är verksamma på en global marknad och är därför beroende av rättvisa villkor för den internationella handeln och marknadstillträdet.

Handeln med stora civila flygplan regleras av bilaterala och multilaterala avtal. I det bilaterala avtalet från 1992 mellan EU och USA om handeln med stora civila flygplan regleras bl.a. olika former av statligt stöd, exempelvis till FoU och återbetalningspliktigt startstöd till nya program. Europa har respekterat bestämmelserna i detta avtal och kommer att göra det också i framtiden, medan stödnivåerna i USA regelbundet har överskridit vad som avtalet tillåter. Kommissionen har påtalat överträdelserna vid de bilaterala samråd som föreskrivs i avtalet och kommer att fortsätta att övervaka situationen noga för att en öppen och ärlig konkurrens ska bevaras på en så viktig marknad.

De europeiska företagens tillträde till *marknaderna för försvarsmateriel* försvåras genom den nuvarande amerikanska lagstiftningen på två olika sätt: För det första är det i sig mycket svårt att få tillträde till den amerikanska marknaden:

- De amerikanska restriktionerna mot upphandling av utländsk försvarsmateriel begränsar de europeiska företagens tillträde. Nyligen föreslog kongressen att dessa restriktioner ytterligare ska skärpas trots motstånd från försvarsministeriet. Sådana ändringar skulle strida mot USA:s förpliktelser inom ramen för WTO-avtalet om offentlig upphandling från 1994. Dessutom innebär genomförandet av USA:s säkerhetsbestämmelser en ansevärd byråkratisk börda. Det gör det svårt för utländska uppdragstagare att delta i amerikanska program.
- USA:s politik beträffande samarbete mellan amerikanska och utländska försvarsföretag är mycket restriktiv. Dessutom lägger amerikanska säkerhetsbestämmelser juridiska hinder i vägen för fusioner och andra former av samarbete med andra företag.

Detta är det främsta skälet till att försvarshandelsbalansen EU-USA kraftigt väger över till USA:s fördel: 24 % av Europas upphandling av försvarsmateriel kommer från USA, medan bara 0,5 % av USA:s upphandling av försvarsmateriel kommer från Europa.

För det andra kan de amerikanska myndigheterna blockera exporten av europeisk materiel till tredje land, om produkterna innehåller komponenter som omfattas av amerikansk lagstiftning. Jämfört med det europeiska systemet har denna lagstiftning större räckvidd. Den är dessutom strängare.

I handlingsplanen från Thessaloniki mot spridning av massförstörelsevapen föreslås ett antal åtgärder som ska effektivisera kontrollen av Europas export av produkter med dubbel

användning. Det är viktigt att dessa åtgärder vidtas så snart som möjligt för att öka Europas trovärdighet gentemot USA. Kommissionen har redan lagt fram förslag för rådet om genomförandet av handlingsplanen.

I sin novemberrapport 2002 påpekade också kommittén för den amerikanska flyg- och rymdindustrins framtid de negativa konsekvenser som denna politik får för den amerikanska industrin. I rapporten föreslås att restriktionerna på något sätt lättas för utländska företag som vill ta över amerikanska företag i försvarsbranschen men också att "reglerna för den offentliga upphandlingen i USA ska inte ändras så att den leder till mer samarbete med och i vissa fall upphandling från företag som inte är baserade i USA". I frågan om inslaget av kommersiella komponenter i militära produkter föreslås i rapporten ett allmänt tillstånd "även om de tillhandahålls av icke-amerikanska företag eller om arbetet utförs av utländska medborgare".

Kommittén tog också upp de problem som exportkontrollsystemet skapar för den amerikanska industrin. Det sägs i rapporten att "exportkontrollerna skapar nu alltför lite säkerhet och medför en enorm ineffektivitet". Vidare sägs det att de "underminerar samarbetet med företag i alliansländer för utvecklingen av nya system" och negativt påverkar "ett av de viktigaste målen i den militära planeringen under de senaste 30 åren, nämligen driftskompatibilitet mellan alliansländerna". För att komma tillrätta med den här situationen föreslog kommittén "att arbeta med våra allierade för att identifiera kritisk teknik och finna lösningar på hur den skall skyddas".

Det transatlantiska samarbetet inom försvarssektorn har drivits på av den industriella konsolideringen och utvecklingen mot färre, men tekniskt mer sofistikerade och kostsammare program. Ett närmare transatlantiskt industrisamarbete blir också ett nödvändigt resultat av att gemensamma försvarsresurser utnyttjas.

Kommissionen välkomnar de positiva signalerna från USA och uppmuntrar alla transatlantiska initiativ till snabba förändringar. Enligt kommissionen kommer dock möjligheterna till enklare tillträde till den amerikanska marknaden för försvarsutrustning och till en förbättring av deras exportkontrollsystem att bli större, om Europa kan agera utifrån en styrkeposition där de nödvändiga åtgärderna vidtagits för att garantera att det finns en ytterst konkurrenskraftig och attraktiv industriell bas i Europa med egna skickliga konstruktörer och framgångsrika program.

5. NÄSTA STEG

Star 21 visar att de viktigaste framstegen har gjorts på de områden där Europa har agerat gemensamt. EASA, som tillkom för att slippa olägenheterna med de nuvarande mellanstatliga gemensamma luftfartsmyndigheterna, är ett bra exempel.

Detta visar hur EU kan spela en viktig roll för att skapa en miljö där flyg- och rymdindustrin kan utvecklas, i sådana fall då integrationen över gränserna och behovet av en global marknad gör det nationella perspektivet för litet.

Kommissionen är medveten om att tillvägagångssättet (både vad gäller organisation och involverade organ) kan variera beroende på vilken fråga det gäller. Vissa problem löses enklast med hjälp av EU-politiska åtgärder medan andra bäst löses på annat sätt.

Mot den bakgrunden kommer kommissionen att fortsätta sitt arbete för att förbättra de politiska åtgärderna och lagstiftningen rörande flyg- och rymdindustrin i Europa. Medlemsstaterna kommer emellertid även i fortsättningen att ha ett avgörande ansvar genom

att lämna stöd i form av FoU-program, ge återbetalningspliktiga startstöd och stöd till ESA-program, men också därför att de förblir branschens större kunder genom upphandlingen av försvarsutrustning. För ordentliga framsteg krävs det därför samarbete från deras sida.

Kommissionen anser att tre områden förtjänar särskild uppmärksamhet: försvaret, rymden och forskningen.

Försvaret

Om man ser till den militära flyg- och rymdindustrin har konsolideringsprocessen (framför allt företagens eget ansvar) gått mycket framåt. Det största problemet som branschen måste lösa är den återstående uppsplittringen av efterfrågan på försvarsutrustning – enskilda medlemsstaters program innebär en kamp för att uppnå lönsamma produktionsnivåer och de program som omfattar flera medlemsstater besväras av komplex arbetsfördelning, vilket medför ökad byråkrati och höga kostnader.

Medlemsstaterna borde försöka harmonisera försvars- och säkerhetsbestämmelserna så att problemen med den nuvarande nationella inriktningen på försvarsfrågorna kan övervinnas. Det kan ske genom att planering och upphandling av försvarsutrustningen harmoniseras. Detta stämmer helt med ESFP-målet att främja en konkurrenskraftig försvarsindustriell och teknisk plattform och man har inlett de åtgärder som föreslås i kommissionens nyligen publicerade meddelande "Europeiskt försvar - industri- och marknadsfrågor".

I meddelandet understryks att etableringen av en marknad för försvarsutrustning ska prioriteras, dvs. ett lämpligt regelverk som tar hänsyn till både interna och externa aspekter, regler som gör det möjligt för medlemsstaterna och alla framtida europeiska myndigheter att göra en kostnadseffektiv upphandling av varor och tjänster samt ur ekonomisk synvinkel effektiva exportkontroller, men som också bevarar de etiska normerna och främjar ömsesidigt marknadstillträde. Meddelandet fokuserar också på högre effektivitet inom forskningen genom samarbete och sammanhållning i den försvarsrelaterade forskningen på europeisk nivå och utnyttjandet av civil-militär samverkan.

Dessutom bör det erkännas att EU har en lagstiftning som tillåter utökning och utveckling av en del av de åtgärder på flyg-/rymd- och försvarsområdet som de franska, tyska, italienska, spanska, svenska och brittiska ministrarna kom överens om genom avsiktsförklaringen och dess ramavtal. Vinsterna från avtal om immaterialrättigheter, gemensamma exportregler och säker information skulle öka kraftigt om de omfattade hela Europeiska unionen.

På liknande sätt har olika medlemsstater redan tagit initiativ till gemensam upphandling och forskning, t.ex. JOAC (Joint Armament Cooperation Body) och WEAO (Västeuropeiska krigsmaterielorganisationen) och Europeiska rådets initiativ av den 19-20 juni 2003 om att inrätta ett organ för försvarsresurser, forskning, anskaffning och försvarsmateriel.

När det gäller hindren för handeln med försvarsutrustning välkomnar kommissionen den amerikanska flyg- och rymdkommitténs synsätt. Man uppmanar USA att arbeta för att nödvändiga ändringar ska göras i ett tidigt skede. Detta skulle uppmuntra försvarssamarbete, förbättra driftskompatibiliteten och bidra till att minska skillnaderna i kapacitet.

Rymden

Efter meddelandet "Den europeiska rymdpolitiken" (2001), som var inriktat på samarbetet med den europeiska rymdstyrelsen, antog kommissionen en grönbok om rymden för att sporra

till ytterligare debatt om den fortsatta färdriktningen inför publiceringen av en detaljerad vitbok senare under 2003.

Avsaknaden av en omfattande europeisk rymdpolitik och den därav följande bristen på effektiv samordning av rymdverksamheten ger nu anledning till farhågor för att den senaste nedgången på den kommersiella rymdmarknaden trots EU:s höga tekniska kompetens innebär att industrin i Europa inte bara förlorar marknadsandelar till USA och andra rymdnationer utan också kan förlora förmågan att behålla den förvärvade kapaciteten. I ett längre perspektiv skulle det kunna leda till en situation där Europa inte har något verkligt val inom en viktig sektor.

De ekonomiska insatserna i senare led, inkl. satellitbaserade transporttjänster, elektronisk handel, *scientific highways*, distansarbete, fritids- och kulturtjänster, finansiella tjänster och naturligtvis kommunikations-, säkerhets och försvarsverksamhet är nu långt större än de ursprungliga investeringarna i strukturer. Sådana tjänster ger en ökad dimension och har blivit en viktig resurs för olika industrikapacitet.

Därför kommer kommissionen att vidta nödvändiga åtgärder för att skapa bästa möjliga miljö för branschen, så att den kan behålla och ytterligare utveckla sina kapacitet. Det innebär att man måste utarbeta en omfattande europeisk rymdpolitik som beaktar branschens strategiska karaktär och ställer upp en gemensam ram, inom vilken den europeiska industrin och de olika nationella och mellanstatliga berörda organen kan optimera sin verksamhet.

De omfattande diskussioner som fördes under samrådet om grönboken om rymden har spelat en viktig roll i sammanhanget och kommissionen kommer att diskutera dessa frågor utförligare i den vitbok som läggs fram senare i år.

Forskning

Under det senaste årtiondet har unionen ökat sin finansiering av den civila aeronautiska forskningen och branschen har anpassat sin forskning efter detta. Med tanke på att utvecklingsarbetet inom flyg- och rymdindustrin är tidskrävande är det viktigt med en stabil långsiktig finansiering av forskningen.

Liksom inom flyg- och rymdindustrin då det gäller ACARE:s strategiska forskningsagenda, skulle det vara till stor nytta för Europa om det fanns en omfattande europeisk FoU-plan för det militära utnyttjandet av flyg och rymd. För den skull behövs det ett system som för samman dem som förstår de strategi-, teknik- och marknadsfrågor som kommer att vara avgörande för flyg- och rymdindustrins framtid och som har både kapacitet och ekonomiskt intresse i branschen – företagen själva, inkl. de små och medelstora företagen, forskningscentren – för att de komplexa frågorna skall kunna granskas i detalj.

Uppgiften skulle vara att fastställa prioriteringar och mål i ett europeiskt perspektiv för att kunna påverka alla de berörda europeiska intressenter som deltar i planeringen av försvarsrelaterade forskningsprogram till att arbeta för ett system som är effektivare, tydligare inriktat och mer konkurrenskraftigt i ett globalt perspektiv. Enskilda medlemsstaters prioriteringar måste kanske justeras efter den övergripande planen. Förutsättningar för framgång skulle vara ett tillräckligt stort engagemang och oberoende resurser.

Förutom bättre samordning av verksamheten mellan medlemsstaterna kommer det att behövas nya institutionella strukturer för att undanröja den nuvarande uppsplittringen. I sitt utkast till Fördrag om upprättande av en konstitution för Europa föreslår det europeiska konventet att

det inrättas en "europeisk byrå för krigsmateriel, forskning och militära resurser" som skall "identifiera de operativa behoven, främja åtgärder för att tillgodose dessa, bidra till att identifiera och i förekommande fall genomföra de åtgärder som behövs för att stärka försvarssektorns industriella och tekniska bas, delta i fastställandet av en europeisk politik för resurser och försvarsmateriel samt för att hjälpa ministerrådet att utvärdera om de militära resurserna förbättrats." Kommissionen ger sitt fulla stöd åt detta förslag. Ett sådant organ skulle kunna bidra till att undvika den nuvarande uppsplittringen och till att utveckla den utrustning som Europa kommer att behöva för sina framtida säkerhets- och försvarsbehov.

Såsom framgår av det nyligen publicerade försvarsmeddelandet planerar kommissionen för sin del att inleda en preliminär åtgärd för att höja Europas industriella potential på området för säkerhetsforskning. Syftet med verksamheten blir att finna de villkor och mekanismer som kan förbättra miljön för vetenskaplig, teknisk och industriell konkurrenskraft på området. En långsiktig vision ska utarbetas i nära samarbete med de berörda intressenterna. Kommissionen avser att i slutet av året lägga fram ytterligare ett meddelande i frågan.

6. SLUTSATSER

Fördelarna med en stark europeisk flyg- och rymdindustri har framhållits i tidigare meddelanden. Miljoner medborgare är beroende av sektorn för sitt uppehålle och dess omsättning på 80 miljarder euro är ett ansevärt bidrag till Europas handelsbalans. Flyg- och rymdindustrin och den därtill hörande tekniken spelar en viktig roll för att befästa Europas strategiska ställning samt säkerhets- och försvarsförmåga. Den är viktig för konkurrenskraften inom ekonomins samtliga sektorer, inkl. informationssamhällets framväxande företag.

Sedan Star 21 presenterades har verkliga framsteg gjorts på många områden, inkl. antagandet av EASA-förordningen, den nya försvarsdiskussionen, det omfattande samrådet om rymdpolitiken, etableringen av det gemensamma företaget Galileo. I linje med sin industripolitiska strategi och sin konkurrenskraftspolitik är kommissionen dock övertygad om behovet av att anpassa och utveckla nuvarande lagstiftning, så att vinsterna med Europas flyg- och rymdresurser kan bevaras åt kommande generationer.

För den skull krävs det fortsatta gemensamma ansträngningar inriktade på de områden där det inte finns någon europeisk lagstiftning eller där den fortfarande är otillräcklig. Med andra ord måste prioriteringarna gälla att skapa en marknad för europeisk försvarsutrustning, att inleda lyckosamma förberedelser för säkerhetsforskning, att stärka försvarsforskningen genom en europeisk FoU-plan för flygets och rymdens roll inom försvaret samt att inrätta en EU-byrå, men samtidigt bevara långsiktig stabilitet i de civila aeronautiska forskningsprogrammen.

Det är också mycket viktigt att anta en vitbok om rymden och att snabbt genomföra en handlingsplan som gör den europeiska rymdpolitiken till en realitet genom att alla aspekter inom branschen belyses och alla inblandade institutioners resurser utnyttjas. Det är också viktigt att slutföra planerna på ett gemensamt europeiskt luftrum, där det ska ingå externa lufttransportavtal, och att göra EASA klart för användning.

Utmaningarna är stora och därför krävs det åtgärder som ytterligare kan förbättra de europeiska företagens konkurrenskraft på de globala marknaderna för flyg och rymdfart. Därför välkomnar kommissionen Star 21-rekommendationerna som en viktig utgångspunkt för de nödvändiga förändringarna och uppmanar medlemsstaterna och de andra institutionerna att stödja dem och aktivt föra fram de viktigaste frågorna.

BILAGA

STRATEGISK ÖVERSYN ÖVER FLYG- OCH RYMDINDUSTRIN FÖR 2000-TALET

STRATEGIC AEROSPACE REVIEW for the 21st century (STAR 21)

Att skapa en sammanhängande marknad och politiska ramar

för en livskraftig europeisk industri

Juli 2002

A. MEDLEMMAR

År 2001 inrättades EU:s rådgivande grupp för flyg- och rymdsektorn. Gruppen fick i uppdrag att analysera huruvida den nuvarande politiken och regelramen är lämplig, att peka på brister samt lägga fram förslag till ytterligare förbättringar. Gruppen leds av Erkki Liikanen, ledamot av Europeiska kommissionen med ansvar för näringslivsfrågor, och består av sju styrelseordföranden från flyg- och rymdindustrin, fem ledamöter ur Europeiska kommissionen, EU:s höge representant för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken samt två ledamöter av Europaparlamentet.

Under de senaste tolv månaderna har medlemmarna i den rådgivande gruppen analyserat frågan och kartlagt nyckelområden som kommer att avgöra industrins framtida konkurrenskraft samt dess förmåga att effektivt bidra till EU:s politiska huvudmål. Den rådgivande gruppens slutsatser presenteras i denna rapport under titeln *Strategic Aerospace Review for the 21st Century* [Strategisk översyn över flyg- och rymdindustrin för 2000-talet] (STAR 21), som gruppen lade fram för Romano Prodi, Europeiska kommissionens ordförande, den 16 juli 2002.

Jean-Paul Béchat: styrelseordförande & vd, SNECMA

Manfred Bischoff: medordförande i EADS:s styrelse

Philippe Busquin: ledamot av Europeiska kommissionen, ansvarig för forskning

Sir Richard Evans: styrelseordförande, BAE Systems

Jean-Luc Lagardère: medordförande i EADS:s styrelse

Pascal Lamy: ledamot av Europeiska kommissionen, ansvarig för handel

Erkki Liikanen: ledamot av Europeiska kommissionen, ansvarig för näringsliv och informationssamhälle

Alberto Lina: tidigare vd, Finmeccanica (fram till april 2002)

Loyola de Palacio: vice ordförande i Europeiska kommissionen, ansvarig för förbindelserna med Europaparlamentet samt transport och energi

Chris Patten: ledamot av Europeiska kommissionen, ansvarig för yttre förbindelser

Denis Ranque: styrelseordförande och vd, THALES

Sir Ralph Robins: styrelseordförande, Rolls-Royce

Javier Solana: EU:s höge representant för utrikes- och säkerhetspolitiken

Carlos Westendorp y Cabeza: ledamot av Europaparlamentet, ordförande i utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi

Karl von Wogau: ledamot av Europaparlamentet

B. SAMMANFATTNING

EU:s behov

Under senare år har EU:s ledare satt upp långtgående mål för Europeiska unionen vilka får omfattande följder för flyg- och rymdindustrin. De har dels fastställt ambitiösa mål för den europeiska konkurrenskraften, dels definierat nyckelmål för EU:s utrikes- och säkerhetspolitik.

I sin strategiska översyn över flyg- och rymdindustrin för 2000-talet (STAR 21) hävdar EU:s rådgivande grupp för flyg- och rymdsektorn att dessa mål endast kan uppnås om strukturen i Europas ekonomi och näringsliv har förmåga att uppfylla de nya kraven. En blomstrande och konkurrenskraftig flyg- och rymdindustri är mycket viktig för ett tryggt och välmående Europa. Flyg- och rymdindustrin ger ett väsentligt bidrag till den varaktiga tillväxten, men den är också ett centrum för viktig kompetens och teknik samt en betydande innovationsmotor. Denna industri tillhandahåller resurser som gör att man kan leverera tjänster från rymden och är ytterst viktig för säkerheten och försvaret, och bidrar därmed till att garantera att EU kan handla fritt på det utrikespolitiska planet.

Flyg- och rymdindustrins särdrag

Den europeiska flyg- och rymdindustrin är världsledande inom många viktiga marknadssektorer, då den står för en tredjedel av omsättningen inom världens flyg- och rymdsektor. Detta skall jämföras med att den motsvarande amerikanska industrin svarar för nästan hälften.

För att nå framgång är industrin beroende av två pelare: den civila och den militära. De är både kompletterande och ömsesidigt beroende av varandra. Företag som verkar på den civila marknaden och på försvarsmarknaden delar på kompetens och teknik, för att dra nytta av stordriftsfördelar och fördelarna med ett brett produktutbud. De krav som ställs inom den civila och den militära förutsätter att företagen tillämpar avancerad teknik och uppfyller privata och offentliga kunders olika behov.

Det är mycket svårt att vara nykomling inom flyg- och rymdindustrin, särskilt på basnivå. Detta beror på att den civila sektorn och försvarssektorn är ömsesidigt beroende och att industrin är ytterst konjunkturberoende och kapitalintensiv, vilket också betyder att det är oerhört svårt att på nytt bygga upp teknik, kompetens och infrastruktur som har urholkats eller försvunnit.

När det gäller internationell konkurrens bör det noteras att de amerikanska företagen verkar på världens största hemmamarknad. De får dessutom ett starkt driftsstöd, som har utformats för att stötta det uttryckliga politiska målet att upprätthålla Förenta staternas överlägsenhet inom flyg- och rymdsektorn. De direkta kopplingarna mellan civila och militära användningsområden och de tunga militära investeringarna för finansiering av forskning och innovation ger den amerikanska industrin klara fördelar i form av positiva spin off-effekter för icke-militära tillämpningar inom flyg- och rymdsektorn. Denna situation är en ständig utmaning för den europeiska industrin och påverkar självklart de europeiska företagens möjlighet att konkurrera.

Eftersom det är amerikanska och europeiska företag som kommer att fortsätta att tillgodose behoven hos kunder över hela världen och på de allra flesta marknader, är det nödvändigt att Europas flyg- och rymdindustri har hög kapacitet om konkurrensen skall kunna upprätthållas för ett stort antal civila och militära produkter.

Under senare år har viktiga omstruktureringar skett i Europa. Resultatet har blivit en industri organiserad på europeisk nivå – som konkurrent och partner till den mäktiga amerikanska motsvarigheten. De politiska ramar som styr industrins verksamhet är dock alltför splittrade. Med tanke på att själva flyg- och rymdindustrin har omstrukturerats på europeisk nivå vore det lämpligt om man hade ett europeiskt perspektiv på de frågor som kommer att avgöra denna industris framtida konkurrenskraft och insats.

Viktiga slutsatser

STAR 21-gruppen har diskuterat dessa frågor ur ett europeiskt perspektiv och dragit fyra viktiga slutsatser:

1. Flyg- och rymdindustrin är mycket viktig om man skall kunna uppnå EU:s mål om ekonomisk tillväxt, säkerhet och livskvalitet. Denna industri är direkt förknippad med och påverkad av många av EU:s politikområden, såsom handel, transport, miljö samt säkerhet och försvar.
2. En stark och globalt konkurrenskraftig industribas är avgörande om EU skall kunna ha de valmöjligheter och alternativ som krävs för att fatta beslut om att verka och påverka på världsarenan.
3. Den europeiska flyg- och rymdindustrin måste bibehålla en stark ställning i konkurrensen, om den skall kunna spela en fullvärdig roll som affärspartner på den globala flyg- och rymdmarknaden.
4. EU måste ligga tekniskt långt fram om dess flyg- och rymdindustri skall kunna vara innovativ och konkurrenskraftig.

STAR 21-gruppen konstaterar att vissa framsteg redan har gjorts på ett antal områden, men att den nuvarande politiska och regelmässiga ramen inte är tillräcklig för att överbrygga klyftan mellan EU:s ambitioner och dess förmåga att uppnå nödvändiga resultat.

Politiska rekommendationer

En sammanhängande och långsiktig vision är mycket viktig för att flyg- och rymdindustrin skall kunna planera och investera. STAR 21-gruppen har pekat ut ett antal områden där EU:s institutioner, dess medlemsstater och själva industrin måste agera, dels för att upprätthålla Europas ställning som förstklassig producent inom flyg- och rymdindustrin, dels för att ge

försvars-, säkerhets- och rymdsektorerna den kapacitet som gör att EU kan göra viktiga politiska val och bli en effektiv partner för vänner och allierade.

STAR 21-gruppens viktigaste rekommendationer avser världsmarknaderna, verksamhetsmiljön, styrningen av den civila luftfarten samt EU:s säkerhet, försvar och kapacitet i rymden. Inom många av dessa områden – t.ex. samordningen av den civila flygforskningen och regleringen av den civila luftfarten – har stora framsteg redan gjorts eller kommer att göras genom att man vidtar redan föreslagna åtgärder. På andra områden som är avgörande för industrins utveckling – försvaret, rymdsektorn liksom nivån och strukturen på området för forskning och teknik inom alla marknadssegment – måste man fatta beslut i ett tidigt skede för att förhindra att politiska valmöjligheter stängs för framtiden.

När det gäller tillträdet till världsmarknaderna bör EU välja att garantera lika spelregler för alla aktörer, vilket kommer att främja konkurrenskraftiga företag. Detta kräver att man driver på för att öppna marknaderna ytterligare, framför allt genom att försöka förändra metoder som "Buy America" och att sträva efter samstämmiga exportkontroller. EU bör samtidigt bygga upp och utveckla sina förbindelser med tredje land, bl.a. genom internationella samarbetsprogram.

Med tanke på verksamhetsmiljön vill STAR 21-gruppen belysa forskningens nyckelroll för industrins konkurrenskraft. STAR 21-gruppen välkomnar inrättandet av det rådgivande rådet för luftfartsforskningen i Europa (ACARE), men framhåller den stora utmaning det innebär att skaffa fram de ca 100 miljarder euro som behövs från privata och offentliga källor för att finansiera en samordnad civil forskningsstrategi under de kommande 20 åren. På ett annat, närliggande område framhålls betydelsen av skatteincitament som drivkraft för forskning – det krävs mer ingående analyser av denna aspekt. När det gäller personalresurser framhåller STAR 21-gruppen att särskilt medlemsstaterna behöver vidta lämpliga åtgärder, för att se till att det finns tillgång till en mycket kompetent och rörlig arbetskraft.

När det gäller områden där framsteg redan har gjorts framhålls i rapporten särskilt frågan om styrningen av den civila luftfarten. Det tillägget skall dock göras att utvecklingens fulla fördelar bara kan uppnås om man låter EU bli politisk beslutsfattare och reglerare. Detta kräver att gemenskapens organ, bl.a. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), får en mer omfattande roll och att man utvecklar och genomför en generalplan för flygledning i Europa. Detta bör också leda till att gemenskapen blir medlem av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), vid sidan om medlemsstaterna.

Det är inom säkerhet och försvar och dithörande forskning som vi har konstaterat det största behovet av ökade insatser för att trygga den europeiska industrins framtid.

- Sådana insatser behövs för att garantera en industriell och teknisk bas med hög kapacitet i Europa, vilket är en nödvändig förutsättning för att trygga industrins allmänna konkurrenskraft i framtiden. Man måste också snarast ta itu med det ojämna förhållandet mellan å ena sidan EU:s mål och krav och å andra sidan de politiska ramar som flyg- och rymdindustrin uppmanas att hålla sig till för att bidra till att uppnå nödvändig kapacitet.
- Att skapa förutsättningar för att uppnå den gemensamt överenskomna kapaciteten kräver åtaganden, resurser och en sammanhängande organisation. Uppmuntrande framsteg gjordes nyligen för att fastställa och komma överens om kapacitetskrav, som en del i den gemensamma säkerhets- och försvarspolitik. Med tanke på att detta bara är ett första steg för att uppfylla den nya gemensamma säkerhetspolitikens

framtida krav är det viktigt att man anslår lämpliga ekonomiska resurser så att planerna kan genomföras, och att man inför nödvändiga bestämmelser och förfaranden för att garantera att dessa resurser används ändamålsenligt. Detta kommer också att kräva en mer samordnad syn på rustningen på europeisk nivå, vilket eventuellt kommer att leda fram till en gemensam rustningspolitik.

- Somliga är betänksamma mot att nyckelfrågor, som upphandling av försvarsmateriel och dithörande forskning, behandlas på EU-nivå, eftersom dessa frågor traditionellt handläggs nationellt. Men det finns en växande insikt om att man också i ett europeiskt sammanhang måste diskutera beslut om försvarsutgifter, omformuleringar av prioriteringar inom befintliga försvarsbudgetar och lämpliga sätt att bemöta nya hot. Man arbetar således på att utforma olika avtal för att formalisera de välkomna insatserna för en förbättrad samordning av forskningsprogram och för mer kostnadseffektiva upphandlingar, framför allt genom ett intensivare samarbete mellan vissa medlemsstater.

Oavsett den allmänna ambitionsnivån – som med nödvändighet måste fastställas på högsta politiska nivå – kommer EU:s framtida politiska alternativ att begränsas om man inte lyckas använda utgifterna för flyg- och rymdsektorn på bästa sätt, inklusive utgifterna för de centrala delarna forskning och försvar. Bortsett från de övergripande resurserna är det avgörande med fullständigt samordnade investeringar i forskning och utveckling samt effektiv upphandling, om EU skall kunna uppnå nödvändig kapacitet och se till att en konkurrenskraftig flyg- och rymdindustri kan bidra till detta.

Trots att det har gått framåt under senare tid är framstegen inte tillräckliga. För att detta problem skall övervinnas måste alla tillgängliga medel prövas, t.ex. åtgärder – där så är lämpligt på gemenskapsnivå – för att avlägsna hinder mot den europeiska industrins konkurrenskraft. Man bör låta gemenskapen agera – med hänsyn till försvars- och säkerhetsområdets särdrag – när produkter och processer som följer av teknisk utveckling och innovation i praktiken inte innebär någon skillnad mellan civila och militära tillämpningar.

När det gäller kapaciteten i rymden välkomnar STAR 21-gruppen de steg som har tagits för att utveckla en konsoliderad europeisk rymdpolitik och en europeisk rymdplan med lämpliga resurser, i linje med Europeiska rymdorganisationens (ESA) och Europeiska kommissionens gemensamma strategi. Det är dock viktigt att satellitnavigeringssystemet Galileo börjar utnyttjas enligt tidtabellen samtidigt som verksamheter i senare produktionsled utvecklas, vilket kommer att ge den privata sektorn möjlighet att delta i ett tidigt skede. Utvecklingen av Global övervakning för miljö och säkerhet (GMES) måste fullföljas med stöd av ESA:s och kommissionens program. Lika viktigt är behovet av tidiga insatser för att bibehålla Europas uppskjutningskapacitet och för att utforska rymdtekniska tillämpningar, framför allt för kommunikation och övervakning, också de som krävs för säkerhet och försvar.

Europas politiska ledare uppmanas att allvarligt diskutera hur man kan enas om det åtagande som krävs för att uppbåda ökade resurser och mer sammanhängande ramar på EU-nivå. Detta är nödvändigt om man skall kunna uppnå EU:s nuvarande och framtida politiska mål.

EU:s rådgivande grupp för flyg- och rymdsektorn vill ha så bred respons som möjligt på analysen och rekommendationerna i denna rapport. Den ser särskilt fram emot reaktioner från de parter som har störst förutsättningar att tillämpa dessa rekommendationer, nämligen medlemsstaterna och gemenskapens institutioner. Gruppen står redo att stödja sig på dessa reaktioner och andra relevanta initiativ för att komma med nya bidrag till diskussionen.

C. STRATEGISK ÖVERSYN ÖVER FLYG- OCH RYMDINDUSTRIN FÖR 2000-TALET

1. ATT UPPNÅ EU:S LÅNGSIKTIGA MÅL

EU går in i 2000-talet med höga ambitioner. Unionen siktar på bättre livskvalitet och högre levnadsstandard, vilket i sin tur är beroende av vår konkurrenskraft. EU:s medborgare är medvetna om att händelser långt utanför de egna gränserna kan få djupgående effekter på deras liv. De vill utöva ett större inflytande för goda internationella förhållanden, som uppskattade partner till vänner och allierade.

En blomstrande flyg- och rymdindustri är en nyckelfaktor för att EU skall kunna förverkliga sina politiska och ekonomiska ambitioner. En hög europeisk kapacitet på flyg- och rymdområdet har blivit en nödvändighet, om vi skall klara konkurrensen på världsmarknaderna för en lång rad civila och militära produkter samt garantera att EU kan agera fritt i utrikespolitiken. Flyg- och rymdindustrin har omstrukturerats på europeisk nivå, vilket innebär att frågor som rör denna industri också bör behandlas ur en europeisk synvinkel.

Under de allra senaste åren har europeiska ledare satt upp långtgående mål som får stora följder för flyg- och rymdindustrin. De har fastställt mål för Europas ekonomiska konkurrenskraft och för EU:s utrikes- och säkerhetspolitik.

1.1. Konkurrenskraft

Vid toppmötet i Lissabon år 2000 satte man upp målet att EU skall bli världens mest konkurrenskraftiga kunskapsbaserade ekonomi och uppnå större konkurrensförmåga senast år 2010. Vid toppmötet i Barcelona år 2002 gjorde man en inventering av framstegen i genomförandet av Lissabonstrategin och gav den ökad kraft. Det gemensamma europeiska forskningsområdets utveckling efter toppmötet i Lissabon är ett bevis på att EU fullföljer sitt åtagande om att stärka den tekniska kapaciteten genom att gemensamt bedriva effektivare forskning. Detta bekräftades också i Barcelona.

”Unionen har i dag fastställt ett nytt strategiskt mål för nästa decennium, nämligen att bli världens mest konkurrenskraftiga och dynamiska kunskapsbaserade ekonomi, med möjlighet till hållbar ekonomisk tillväxt med fler och bättre arbetstillfällen och en högre grad av social sammanhållning.”

Ur slutsatserna från Europeiska rådets toppmöte i Lissabon, 2000

”För att överbrygga klyftan mellan EU och dess viktigaste konkurrenter måste insatserna över lag för FoU och innovationssträvandena inom unionen förstärkas väsentligt, med särskild tonvikt på spjutspetsteknik.”

Ur slutsatserna från Europeiska rådets toppmöte i Barcelona, 2002

1.2. Säkerhet och försvar

Sedan slutet av 1980-talet har den geopolitiska situationen förändrats dramatiskt. Kalla krigets slut, effekterna av regionala konflikter som i f.d. Jugoslavien och uppkomsten av det globala terrorhot som ledde till krig i Afghanistan illustrerar de nya utmaningar som Europa står inför.

Avsikten att stärka EU:s roll på en föränderlig världsarena kom till uttryck i Maastrichtfördraget från 1994, där Europeiska unionens gemensamma utrikes- och säkerhetspolitik (GUSP) etablerades. Denna struktur förfinades ytterligare i Amsterdamfördraget från 1997.

En gemensam säkerhets- och försvarspolitik lanserades vid Europeiska rådets toppmöte i Köln 1999. Planer för denna politik utarbetades vid de följande toppmötena i Helsingfors, Feira, Nice och Laeken. Europeiska unionens nuvarande gemensamt överenskomna mål är att bygga upp kapacitet för humanitärt bistånd, räddningsinsatser, civilt skydd, polisarbete, fredsbevarande uppgifter samt stridsuppdrag som har till syfte att skapa fred. Den närmaste målsättningen är att bygga upp kraftfulla styrkor (upp till 60 000 man) som klarar att utföra samtliga Petersbergsuppdrag och som senast 2003 skall kunna sättas in över hela världen inom 60 dagar.

Att förverkliga dessa ambitiösa mål kommer att bero på tillgången till lämpliga strukturer och nödvändig utrustning. Och för att EU skall kunna garantera sitt politiska oberoende måste dess industriella och tekniska kapacitet stärkas, framför allt inom flyg- och rymdsektorn.

”Unionen [måste] ha förmåga till självständigt handlande, som stöder sig på trovärdiga militära styrkor, möjlighet att besluta sig för att använda dem och vara redo till detta, för att reagera vid internationella krislägen [...].”

”Vi inser [även] att det krävs långvariga insatser för att förstärka den industriella och tekniska försvarsbasen, som vi vill skall vara konkurrenskraftig och dynamisk.”

Ur Europeiska rådets slutsatser från toppmötet i Köln, 1999

1.3. Att matcha ambitioner och kapacitet

Dessa ambitioner kan endast förverkligas om strukturerna i Europas ekonomi och näringsliv ger oss förmåga att anta kommande utmaningar. För att förverkliga ambitionerna måste man blicka in i framtiden, föregripa utvecklingen och fatta lämpliga politiska beslut på kort sikt som ger EU möjlighet att fylla de behov som kommer att uppstå på medellång och lång sikt. Det återstår mycket att göra om den europeiska kapaciteten skall motsvara de politiska målen.

Inom flyg- och rymdindustrin är man van vid att se långt in i framtiden. Det kan nämligen ta tio år eller mer att få fram en ny generation flygplan – från idé till färdigtillverkad plan – och ett rymdprojekt kan ta ännu längre tid: forskning om en ny komposit kan kräva en generations arbete innan den är färdig för praktisk tillämpning. Av samma skäl är det nödvändigt att föra en långsiktig politik om flyg- och rymdindustrin skall kunna tillhandahålla en kapacitet som matchar EU:s mål. Detta gäller särskilt verksamhetens försvarsgren, där regeringarna är de enda kunderna.

För att industrin skall utvecklas positivt är den beroende av två pelare, den civila och den militära. De är både kompletterande och ömsesidigt beroende av varandra. Företag som verkar på den civila marknaden och på försvarsmarknaden delar på kompetens, teknik och produkter, för att utnyttja stordriftsfördelarna och fördelarna med ett brett produktutbud. Båda

områdena förutsätter att företagen tillämpar avancerad teknik och uppfyller privata och offentliga kunders olika behov.

1.4. STAR 21-gruppens analys

Under de senaste tolv månaderna har EU:s rådgivande grupp för flyg- och rymdsektorn ingående analyserat de här frågorna och kartlagt nyckelområden som kommer att avgöra industrins framtid. Gruppen välkomnar de framsteg som redan har gjorts, men de nuvarande politiska och regelmässiga ramarna ger ingen effektiv möjlighet att minska den stora skillnaden mellan EU:s ambitioner och dess förmåga att uppnå nödvändiga resultat.

Med stöd av en bedömning av flyg- och rymdindustrins strategiska roll (kapitel 2) och dess profil (kapitel 3) har STAR 21-gruppen pekat ut fem huvudområden som förtjänar särskild uppmärksamhet, nämligen konkurrensen på de internationella marknaderna (kapitel 4), den europeiska flyg- och rymdindustrins verksamhetsmiljö (kapitel 5), EU:s styrning av den civila luftfarten (kapitel 6), det livsviktiga behovet av en europeisk säkerhets- och försvarskapacitet (kapitel 7) samt uppgiften att säkra EU:s roll i rymden (kapitel 8).

Syftet med STAR 21-rapporten är att öka förståelsen av flyg- och rymdrelaterade frågor i Europa och att få igång insatser som kan garantera att flyg- och rymdindustrin får möjlighet att spela en fullvärdig roll i arbetet med att trygga Europas ekonomiska och politiska framtid. Somliga rekommendationer kräver snabba politiska beslut, andra bör betraktas i ett längre tidsperspektiv. Det viktiga är att nödvändiga åtgärder vidtas. Att övervaka och regelbundet utvärdera framstegen på de områden som behandlas i denna rapport bör vara till hjälp när det gäller att avgöra var det krävs ytterligare insatser.

2. FLYG- OCH RYMDINDUSTRINS STRATEGISKA ROLL

Flyg- och rymdindustrin spelar en strategisk roll när det gäller att garantera ett tryggt och välmående Europa.

2.1. En industri som genererar välbefinnande

År 2000 sysselsatte den europeiska flyg- och rymdindustrin direkt 429 000 personer och många fler indirekt. Industrins konsoliderade omsättning var 72 300 miljoner euro. Nästan 15 % av omsättningen anslags till forskning och utveckling. Mer än hälften av produktionen gick på export, vilket innebar att industrin bidrog med en positiv handelsbalans på ca 1 900 miljoner euro för EU som helhet. Flyg- och rymdindustrin är beroende av en omfattande leverantörskedja, som innefattar många små och medelstora företag i unionens alla 15 länder. Denna komplexa industristruktur gör att flyg- och rymdsektorn är ledande i hela EU när det gäller att bidra till välbefinnande och sysselsättning.

2.2. Att upprätthålla den internationella konkurrensen

Hög kapacitet inom den europeiska flyg- och rymdsektorn har blivit en nödvändighet om den globala konkurrensen skall kunna upprätthållas för en lång rad produkter. Det mest markanta exemplet är Airbus. Hade Airbus inte funnits skulle flygbolagen inte ha haft några valmöjligheter inom den civila luftfartsindustrins viktigaste marknadssegment. Att kunna välja leverantör är också avgörande för kostnadseffektiva offentliga upphandlingsprogram på området försvar och säkerhet.

2.3. Centrum för viktig kompetens och teknik

Flyg- och rymdsektorn använder sig av och främjar utvecklingen av en lång rad kompetensområden, processer och tekniker som är absolut nödvändiga när det gäller att bibehålla en brett baserad och välmående ekonomi. Primärproducenterna är beroende av ett nätverk av specialistföretag i andra och tredje ledet, som kan uppfylla deras behov. Dessa företag, som verkar på många olika nivåer inom industrin, är viktiga centra för teknik som är oundgänglig för Europas framtid.

2.4. En innovationsmotor

Flyg- och rymdindustrin är en kraftfull innovationsmotor i ekonomin som helhet. Den ställer mycket höga krav på sina produkter, då dessa måste vara säkra och tillförlitliga, ha en ringa vikt, vara prisvärda, påverka miljön i minimal utsträckning samt ge ökad styrka och stor verkningskraft. Den teknik som utvecklas för flyg- och rymdprodukter ger dessutom spin off-effekter inom många andra sektorer.

2.5. Tjänster från rymden

Den europeiska industrin har spelat en ledande roll i utvecklingen av sådana nya tjänster som i hög grad förutsätter rymdinfrastrukturer: alltifrån telekommunikationer till navigering och jordobservationer. Transporter, telekommunikationer, media och andra sektorer i ekonomin, däribland den offentliga sektorn, drar fördel av denna kapacitet, som stimulerar till nyskapande verksamheter längre ned i kedjan.

2.6. Säkerhet och försvar

Flyg- och rymdindustrin ger ett viktigt bidrag till alla nationella eller överstatliga säkerhets- och försvarssystem. Produkterna – flygplan, rymdteknik, elektronik, systemutformning och delsystem – är väsentliga för den inhemska säkerheten och ger politiska enheter kapacitet att uppnå sina politiska mål i närliggande och mer avlägsna delar av världen. En konkurrenskraftig flyg- och rymdsektor är av avgörande betydelse för varje nation eller region som vill bibehålla odelad suveränitet över sitt territorium, utöva politiskt inflytande bortom sina gränser och kunna välja bland ett nödvändigt antal politiska valmöjligheter och alternativ.

Fyra vägledande principer för den europeiska flyg- och rymdindustrin

- 2.6.1. Flyg- och rymdindustrin är mycket viktig om man skall kunna uppnå EU:s mål om ekonomisk tillväxt, säkerhet och livskvalitet. Denna industri är direkt förknippad med och påverkad av många av EU:s politikområden, såsom handel, transport, miljö samt säkerhet och försvar.
- 2.6.2. En stark och globalt konkurrenskraftig industribas är avgörande om EU skall kunna ha de valmöjligheter och alternativ som krävs för att fatta beslut om att verka på världsarenan och påverka besluten där.
- 2.6.3. Den europeiska flyg- och rymdindustrin måste förbli konkurrenskraftig om den skall kunna spela en fullvärdig roll som affärspartner på den globala flyg- och rymdmarknaden.
- 2.6.4. EU måste ligga tekniskt långt fram om dess flyg- och rymdindustri skall kunna vara innovativ och konkurrenskraftig.

3. FLYG- OCH RYMDINDUSTRINS PROFIL

Europas flyg- och rymdindustri är en av världens ledande när det gäller stora civila flygplan, affärsjetflyg, helikoptrar, flygmotorer och försvarselektronik. De europeiska företagen svarar för en tredjedel av omsättningen inom hela världens flyg- och rymdindustri, vilket skall jämföras med att den amerikanska industrin står för nästan hälften.

Det är mycket svårt att vara nykomling inom flyg- och rymdindustrin, särskilt på basnivå. Och det är oerhört svårt att på nytt bygga upp teknik, kompetens och infrastruktur som har urholkats eller försvunnit. Nystartade företag väntas därför inte spela en viktig roll inom en förutsebar framtid. Inom de flesta marknader är det amerikanska och europeiska företag som kommer att fortsätta att tillgodose behoven hos kunder över hela världen, på vad som är en i högsta grad konkurrenspräglad marknadsplats.

Det finns ett antal nyckelfaktorer som ger denna industri en särskild karaktär:

- Nära band mellan civila och militära verksamhetsområden.
- Industrins konjunkturkänsliga karaktär.
- Hög kapitalintensitet.
- Konsolidering.
- Privatisering.
- Förbindelserna mellan EU och USA.

3.1. Banden mellan det civila och det militära

Dessa båda sidor av affärsverksamheten är nära sammanflätade. När det gäller viktiga beståndsdelar som elektronik, motorer och material – men även centrala processer – används liknande tekniker inom det civila och det militära. Samverkanseffekterna av arbetet på de båda områdena ger stora industrivinster och skapar stordriftsfördelar eftersom höga, fasta och icke-återkommande kostnader absorberas. Den civila flygindustrin har traditionellt varit beroende av teknik som utvecklats för militära tillämpningar, medan den militära tekniken i allt högre grad hämtas från den civila sidan, där nya produkter introduceras mycket oftare. Att upprätthålla en livskraftig flyg- och rymdindustri, som kan uppfylla de civila marknadernas behov, har ett nära samband med industrins kapacitet på området säkerhet och försvar – och tvärtom.

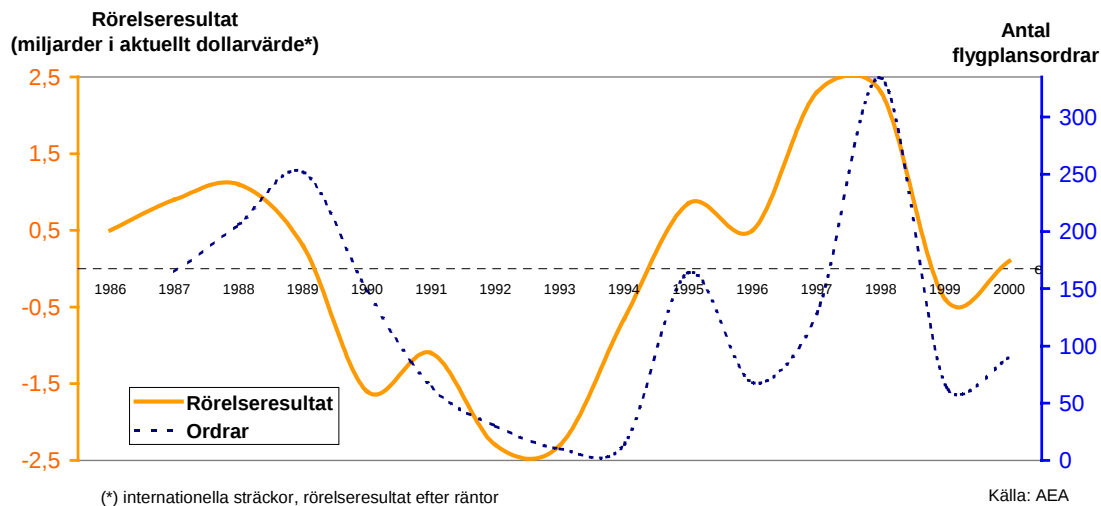
I Europa har man inte särskilt stor förståelse för och insikt i banden mellan den civila och den militära luftfartssektorn, särskilt i jämförelse med Förenta staterna.

3.2. Industrins konjunkturkänsliga karaktär

Flyg- och rymdsektorn är en mycket konjunkturkänslig bransch som i första hand är beroende av flygbolagens investeringsbeslut och försvarsprogrammets föränderliga mönster. På grund av det starka ömsesidiga bandet mellan den civila och den militära sektorn i många företag är det möjligt att uppnå samverkanseffekter, men också att avväga utvecklingsresurserna på ett effektivare sätt.

Airbus-familjens utveckling och allt större insteg på marknaden blev en ovärderlig motvikt till 1990-talets sjunkande försvarsbudgetar. Luftfartens kraftiga nedgång efter den 11 september 2001 kan skapa en liknande men motsatt utmaning, eftersom försvars- och säkerhetsbehoven i viss mån uppväger det minskade antalet order från flygbolagen.

De europeiska flygbolagens lönsamhet och flygplansordrar



3.3. En kapitalintensiv industri

Flyg- och rymdindustrin är en mycket kapitalintensiv industri som gör långsiktiga investeringar. Investeringarna i forskning och teknik, produktutveckling och kapitalanläggningar uttryckt som andel av försäljningssumman för flygplansskrov, motorer samt mark- och luftburen utrustning, överskrider investeringsnivån inom många andra industrier. Det är dessutom naturligt att avkastningen blir långsiktig och högriskbetonad, något som begränsar finansmarknadernas begär. Därför har statligt stöd – inklusive FoU-finansiering – återbetalbara lån och partnerskap för riskdelning blivit centrala inslag inom den här typen av verksamhet i hela världen.

3.4. Konsolidering i den europeiska industrin

Flyg- och rymdindustrin fortsätter att konsolidera. Den koncentrationsprocess som inleddes i Förenta staterna – exempelvis har Boeing blivit den enda amerikanska tillverkaren av stora civila flygplan – har utvidgats till Europa, vilket speglar de franska, tyska och brittiska ledarnas uppmaning från december 1997 om en omfattande industriell konsolidering. Företagen har insett att resurserna måste kombineras i nya konstellationer om de skall kunna anta den globala konkurrensens utmaningar och ta emot order för gränsöverskridande projekt – både civila och militära – som allt oftare genomförs på alleuropeisk basis.

Denna process har lett till en omfattande industriell omstrukturering tvärs över gränserna i Europa. Utvecklingen och tillverkningen av trafikflygplan, militära flygplan, helikoptrar, missiler, satelliter och flygmotorer omhänderhas nu av stora företag som verkar på europeisk nivå, såsom Airbus, Astrium och MBDA.

3.5. Privatisering

I flera länder har förbindelserna mellan regeringen och flyg- och rymdföretagen förändrats betydligt. Tidigare statsägda företag ligger nu delvis eller helt inom den privata sektorn; de är börsnoterade och har åtagit sig att skapa värde för sina privata aktieägare. Dessa företag kan uppenbart inte enbart verka på sina egna begränsade hemmamarknader, och de har i allt större utsträckning utvecklat långsiktiga strategier för att använda företagets resurser på bästa möjliga sätt och få tillträde till marknader över hela världen. I många fall kommer detta att leda till att europeiska företag stärker sina icke-europeiska band genom uppköp, sammanslagningar eller utgående investeringar, vilket i sin tur kan leda till att den europeiska kapaciteten inom vissa sektorer försvinner eller till och med äventyrar Europas försörjningstrygghet. I det avseendet kan företagens agerande påverkas kraftigt av tillgång till attraktivare finansierings- eller skattesystem.

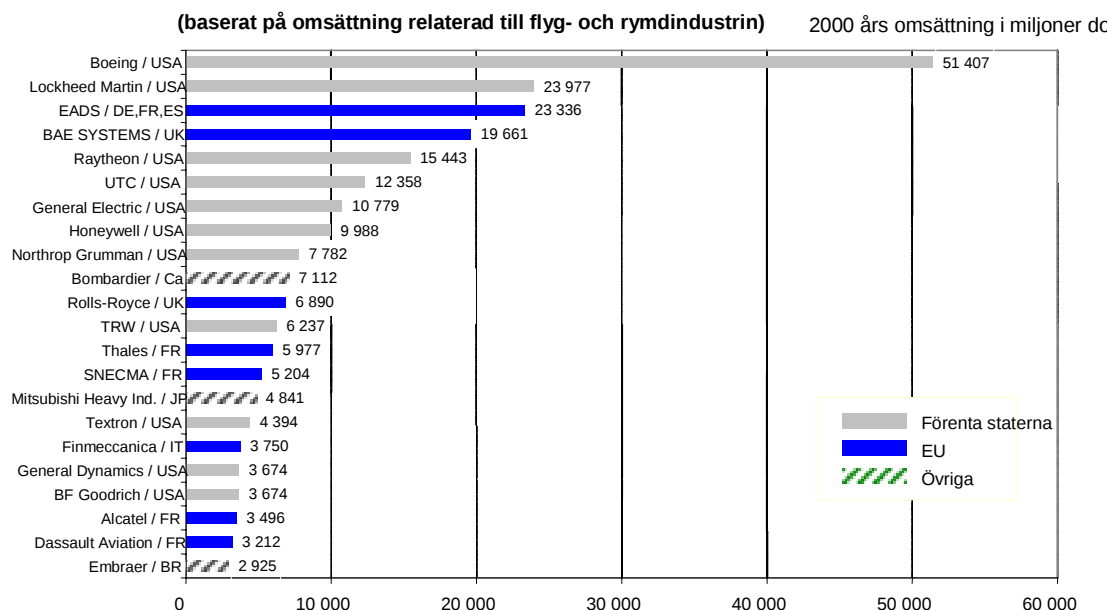
En stor utmaning för Europas politiska beslutsfattare är att forsknings- och industriprogram flyttas, beroende på hur de olika stödsystemen i världen ser ut. Företag som BAE Systems, Rolls-Royce, SNECMA och Thales är exempel på europeiska företag som bedriver viktig verksamhet i andra delar av världen.

3.6. Förbindelserna mellan EU och Förenta staterna

Företagen inom den amerikanska flyg- och rymdsektorn står för ca hälften av industrins globala omsättning. Den europeiska industrins försäljning ligger på drygt två tredjedelar av de amerikanska tillverkarnas försäljning. Den amerikanska industrins globala dominans är särskilt påtaglig bland basleverantörerna.

Denna industriella struktur speglar fördelarna i den amerikanska flyg- och rymdsektorns miljö. Amerikanska företag verkar på världens största enskilda hemmamarknad. De gynnas också av stora driftsstöd, som är utformade för att stötta det uttalade politiska målet som nu går flera årtionden tillbaka i tiden: att upprätthålla Förenta staternas ledarställning inom flyg- och rymdsektorn.

STORA FÖRETAG INOM FLYG- OCH RYMDINDUSTRIN



EU:s politiska mål skiljer sig helt klart från de amerikanska. Detta framgår av de fundamentalt olika nivåerna på statliga inköp från flyg- och rymdindustrin: år 2000 köpte det amerikanska försvarsdepartementet och de amerikanska statliga myndigheterna varor och tjänster från amerikanska tillverkare till ett värde av 60 300 miljoner dollar, att jämföra med de 15 900 miljoner dollar som EU:s 15 regeringar använde på europeiska kontrakt.

En annan förmånlig effekt av den amerikanska politiken är att den militära forskningen och utvecklingen överför spin off-effekter till civila luftfartsprogram. Civila flygplan kan i vissa fall spåras direkt till militära projekt.

Förenta staterna: Spin off-effekter från militära till civila användningsområden

Exempel på direkt överföring av militär flygplansdesign till civila projekt är B 707 och B 747, då de designteam som hade arbetat med tankningsplanet KC-135 och det militära transportflygplanet C-5A förflyttades för att utveckla civila flygplan. Ett annat exempel är det civila fraktflygplanet MD-17, som har sitt ursprung i C-17. De designverktyg som Boeing använde för att förbereda sig för att lägga anbud för Joint Strike Fighter-kontraktet skulle också komma att användas inom civila program, enligt företagets verkställande direktör. När det gäller flygmotorsektorn kan den statligt finansierade utvecklingen av turbintekniken – som är tillämplig på både civila och militära motorer – mycket väl leda till större försäljning för civila än för militära syften.

Europeiska företag har inte råd att bortse från den enorma potential som den amerikanska marknaden erbjuder. De måste tänka om när det gäller egna framtida investeringar. Men den intensiva transatlantiska konkurrensen – särskilt mellan Airbus och Boeing – får inte dölja det omfattande samarbetet mellan de båda sidorna av Atlanten. Detta gäller särskilt civila flyg- och rymdprodukter. Underleverantörsproduktion, upphandling, tillverkning, samriskföretag och sammanslagningar tvärs över Atlanten är en naturlig utveckling inom en industri som tjänar globala marknader. Det är väntat och välkommet att sådana förbindelser kommer att få en ännu större roll i framtiden.

Det transatlantiska bandet

- Airbus skaffar en stor del av sin utrustning i Förenta staterna, bl.a. motorer (GE och P&W) och system. Upp till 40 % av en ny Airbus kan således mycket väl ha tillverkats i Förenta staterna. Utvecklingen av A 380 skulle kunna bevara upp till 60 000 amerikanska arbetstillfällen.
- Europeiska företag utvecklar och tillverkar viktiga komponenter och delsystem för Boeings flygplan.
- Europeiska motortillverkare som Rolls-Royce, SNECMA, MTU och FiatAvio är involverade i motorprogram i såväl EU som Förenta staterna, även sådana program som omfattar konkurrerande produkter.
- CFMI, ett dotterbolag till SNECMA och GE som äger hälften var av bolaget, tillverkar ett mycket framgångsrikt utbud av flygmotorer.
- År 2001 startade Thales och Raytheon ett gemensamt amerikanskbaserat företag som de äger vardera hälften av (TRS).

- BAE Systems bedriver affärsverksamhet i Förenta staterna med en omsättning på totalt 4 miljarder dollar. Företaget kommer också att inneha 8 % av Joint Strike Fighter-programmet och utvecklingen av detta program.
- Rolls-Royce har en betydande verksamhet i Förenta staterna och kommer också att delta i utvecklingen av Joint Strike Fighter.

4. KONKURRENSEN PÅ VÄRLDSMARKNADERNA

Rättvisa villkor för den internationella handeln och tillträde till marknader är väsentliga villkor för en konkurrensbaserad tillväxt inom flyg- och rymdsektorn.

4.1. Rättvisa villkor i internationell handel: lika spelregler för alla

Den europeiska flyg- och rymdindustrin är verksam på en global marknad och möter därigenom stark konkurrens från företag i andra delar av världen, framför allt i Förenta staterna. Med tanke på flyg- och rymdindustrins profil har stater alltid spelat en viktig roll på det här affärsområdet. Offentligt stöd ges i olika former, t.ex. skydd av hemmamarknader, exportstöd, skatteförmåner och direkt/indirekt finansiering. Mot denna bakgrund är det ytterst viktigt med en rättvis jämvikt mellan olika länders metoder och regler för att bevilja stöd, om alla skall omfattas av lika spelregler.

Internationella handelsavtal spekar en central roll i det avseendet. När det gäller civila flygplan är två avtal dominerande: 1979 års GATT-överenskommelse om handel med civila flygplan och 1992 års (bilateral) avtal mellan EU och Förenta staterna om handel med stora civila flygplan. I detta avtal regleras noggrant formerna för och nivån på statligt stöd för bägge parter, vilket skapar öppenhet och ålägger avtalsparterna att undvika handelstvister.

Ömsesidigt erkännande och respekt för internationella handelsförpliktelser, bl.a. skyldigheten att genomföra WTO:s utslag, är nödvändigt för en sansad konkurrens mellan flyg- och rymdföretag i olika delar av världen.

Tillträde till marknaderna kan hindras väsentligt genom import- och exporthinder för utländska företag. Detta är ett stort problem om den skyddade marknaden är omfattande, såsom den amerikanska marknaden för försvarsmateriel. Europeiska tillverkare stöter särskilt på två problem med den amerikanska politiken:

- 4.1.1. På grund av restriktiva bestämmelser som förekommer i många enskilda lagar på både federal och delstatlig nivå, t.ex. bestämmelserna om *Defence Federal Acquisition*, är det svårt att få tillträde till den amerikanska marknaden. I praktiken återspeglar detta den s.k. Buy American-politiken.

År 2001 antog den amerikanska kongressen en lagstiftning som uttryckligen begränsar försvarsdepartementets upphandlingsmöjligheter till Boeings kommersiella flygplan (avsnitt 8159 i förslaget till försvarsbudget – HR 3338). Denna lag skulle i praktiken utesluta ett inköp av en tankningsflygplan från Airbus, även om detta företag erbjöd en konkurrenskraftig produkt.

Inom en förutsebar framtid måste varje last som den amerikanska staten sänder ut i rymden skjutas upp med utrustning som tillverkats i Förenta staterna, om inte presidenten eller hans utsedde företrädare gör ett undantag.

- 4.1.2. Förenta staterna har strikta exportregler som förbjuder obegränsad export av utrustning till andra länder, om denna utrustning innehåller komponenter som omfattas av amerikanska bestämmelser för militär användning och för både militär och civil användning. Dessa exportkontroller övervakas av de amerikanska myndigheterna, men detta har hittills skett på bilateral grund med utvalda länder som Australien, Kanada och Storbritannien.

Allteftersom den europeiska industrin blir mer gränsöverskridande måste de amerikanska reglerna om exportkontroll mjukas upp genom en dialog som sammanför så många europeiska länder som möjligt. Denna transatlantiska dialog bör inledningsvis utgå från de bilaterala diskussioner på branschnivå som just nu pågår med sex europeiska länder (Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Italien, Spanien och Sverige), vilka har undertecknat ramavtalet om åtgärder för att underlätta omstruktureringen av den europeiska försvarsindustrin. Detta ramavtal upprättades år 2000 som en följd av avsiktsförklaringen om samarbete på försvarsområdet.

- *Transporten av en Astrium APR3-satellit för uppskjutning med en kinesisk raket i juli 2001 blockerades av att de amerikanska myndigheterna dröjde med att ge exporttillstånd, med hänvisning till att satelliten innehöll amerikanska komponenter. Sex mottagare på satelliten skulle användas av en kinesisk operatör.*
- *När exporterade amerikanskstillverkade krigsplan skall utrustas med icke-amerikanska elektroniska krigsföringssystem måste utrustningen installeras av den amerikanske leverantören, som också måste tillhandahålla vissa nyckelkomponenter. Det amerikanska flygvapnet måste ha inblick i det totala systemets kapacitet samt godkänna installationen.*
- *Flygplanstillverkaren Dassault vägrades tillstånd att bygga in jaktroboten AMRAAM på Rafaele för försäljning till Sydkorea, vilket därmed försvagade Dassaults anbud i den pågående konkurrensen med de amerikanska rivalerna.*

Även om europeiska och amerikanska industrisammanslutningar har arbetat tillsammans för att lösa några av dessa frågor kan ytterligare framsteg bara göras om det finns en tydlig politisk vilja och om regeringarna är involverade. Befintliga handelshinder bör mjukas upp för ett garanterat rättvist ömsesidigt tillträde till marknader.

4.2. Att utveckla det internationella samarbetet

Experterna räknar med att de regionala efterfrågemönstren kommer att förändras väsentligt under de kommande årtiondena. Man förutspår att nästan hälften av efterfrågan på civila flygplan inom 20 år kommer att uppstå utanför Förenta staternas och Europas stora, men relativt mogna marknader.

Marknadstillträde är överallt beroende av kommersiella faktorer som kvalitet, pris och tjänster, men också av utvecklingen av bredare politiska och diplomatiska förbindelser. Med tanke på EU:s internationella roll har unionen ett stort ansvar för dessa frågor. Exempel på närmare förbindelser är avtalen om luftfartssamarbete mellan EU och Kina och mellan EU och Indien. Ytterligare ett exempel är det nyligen startade projektet för civilt luftfartssamarbete mellan EU och Asien.

Det faktum att marknadsmönstren förändras kommer att påverka flyg- och rymdindustrins struktur. Lättare tillträde till växande marknader kan mycket väl innebära att tillverkningen måste flytta dit. Eftersom det i första hand är tillverkning med lägre mervärde som kan flytta till dessa marknader, kommer de länder som redan är etablerade inom flyg- och rymdbranschen att behöva koncentrera sig på avancerad teknik.

En förenad strategi – som kombinerar konkurrenskraftiga produkter och effektiv marknadsföring från branschens sida med närmare förbindelser på politisk nivå – har visat sig vara viktig för att stärka flyg- och rymdindustrins ställning på världsmarknaderna. EU:s politik har en viktig funktion att fylla i det sammanhanget.

STAR 21-gruppens rekommendationer för världsmarknaderna

- Garantera lika spelregler för alla, så att den europeiska industrin kan konkurrera på världsmarknaderna på rättvisa villkor.
- Underlätta tillträdet till världsmarknaderna, särskilt den amerikanska marknaden.
- Sträva efter bredare avtal för att förenkla exportkontrollerna av produkter med amerikanska komponenter.
- Garantera rättvist, ömsesidigt tillträde till marknaderna.
- Fortsätta att utveckla internationella samarbetsprogram.

5. DEN EUROPEISKA FLYG- OCH RYMDINDUSTRINS VERKSAMHETSMILJÖ

Det finns många politiska åtgärder som påverkar villkoren för den europeiska flyg- och rymdindustrin. Somliga har sin grund i Europeiska unionen, medan andra till stor del avgörs på nationell nivå. Områden som i hög grad berör branschen är konkurrenspolitiken, skatterna, kompetens och rörlighet, utvidgningen samt forskning.

5.1. Konkurrenspolitik

Omstruktureringen av försvars- och rymdföretagen har lett till ett ökat antal sammanslagningar och samarbetsavtal mellan företag inom Europeiska unionen. Dessa industrier har gått från en konsolideringsfas på nationell nivå till en ny fas av konsolidering inom hela Europa. Denna utveckling gör att den europeiska branschen kan uppfylla de krav som ställs i den dynamiska konkurrensen och att den europeiska industrins konkurrenskraft ökar, både på det civila och på det militära området.

Europeiska unionens konkurrenspolitik, särskilt förordningen om kontroll av företagskoncentrationer, ger tydliga ramar och möjliggör snabba beslut, vilket underlättar sådana sammanslagningar och samarbetsavtal mellan företag som inte äventyrar den faktiska konkurrensen. Genom EU:s kontroll av statligt stöd är det dessutom möjligt att skilja mellan å ena sidan stöd som är nödvändigt för FoU-utvecklingen och å andra sidan olagligt stöd som är avsett att skydda icke-konkurrensmässiga företag.

När EU:s konkurrenspolitik tillämpas på flyg- och rymdföretag finns det särskilda faktorer som bör beaktas i de enskilda fallen. Dessa faktorer rör specifika frågor som marknadsdefinition, eventuell dominans eller negativ inverkan på framtidens innovation. Man

skulle bl.a. kunna ta hänsyn till följande relevanta aspekter, framför allt när det gäller försvarsrelaterade verksamhetsområden:

- Nationella, statliga begränsningar av marknadernas geografiska räckvidd genom upphandlingsregler och administrativa förfaranden (även om konkurrensen i allt högre grad redan pågår på europeisk eller internationell nivå).
- Statens utövande av den tungt vägande rollen som enda kund.
- Exempel där Europa endast kan ha ett enda företag som har förmåga att konkurrera globalt i en tid av konsolidering på europeisk och världsomspännande nivå.

5.2. Skatteincitament för innovation

Som ett led i en bredare kombination av politiska åtgärder fungerar skatteincitament för forskningsinvesteringar som stimulans för den typ av innovativt arbete som inte ger omedelbar avkastning. Sådana skatteförmåner ingår i de nationella företagsbeskattningssystemen. Dessa är högst varierande, både inom EU och i jämförelse med andra delar av världen. De utgör ett viktigt politiskt instrument för att främja innovation inom industrier som gör tunga investeringar i forskning och teknik, t.ex. flyg- och rymdindustrin.

I Kanada ges viss forskning och utveckling en proportionell skattelättnad, som avräknas mot den skatt som skall betalas på årets vinster. Vissa provinser har ytterligare incitament. Québec ger t.ex. en skatteförmån som grundas på det belopp som används för FoU i förhållande till det som används för löner i provinsen.

De europeiska länderna måste inse vilka effekter skatteincitament för forskning har på branschens beslut om var och hur mycket som skall investeras.

En möjlighet skulle vara att analysera hur olika skattesystem inverkar på flyg- och rymdindustrin inom Europa och jämföra dem med rättskipningsområden utanför Europa. Man bör ta hänsyn till den långa fördröjningen mellan åtgärd och effekt inom den högteknologiska industrin samt flyg- och rymdindustrins alleuropeiska karaktär, eftersom betydande skillnader mellan de europeiska ländernas forskningsskattesystem också kan störa investeringsbeslut. Möjligheten att tillämpa skatteincitament och andra förmåner för att främja innovationen i hela Europa bör övervägas, om nödvändigt genom samordnade nationella åtgärder, för att undvika snedvridningar i konkurrensen.

5.3. Att trygga kompetensen

En ”kompetensklyfta” skulle kunna bli ett stort hinder för industrins framtida tillväxt och konkurrenskraft i Europa. Snabba tekniska förändringar och ökad konkurrens understryker behovet av en kreativ, innovativ och anpassningsbar arbetskraft. Att trygga och vidareutveckla en stark europeisk kompetensbas kommer att vara en nyckelfaktor när det gäller att upprätthålla den globala konkurrensen och hålla kvar investeringarna i Europa. Utbildningssystemens resultat måste därför bli bättre, med utgångspunkt i principen om livslångt lärande, så att man kan skapa större jämvikt mellan grundläggande utbildning och fortbildning samt bygga broar mellan olika inlärningsmiljöer. Man bör till fullo utnyttja kunskap och kompetens som förvärfvas i både formella och icke-formella sammanhang. Tecken på att det blir allt svårare att rekrytera högt kvalificerad personal är särskilt oroväckande.

Initiativ för att förbättra flyg- och rymdindustrins kompetensbas i Europa

Hamburgs arbetsgrupp för ett ”kvalifikationsprogram”: De regionala flyg-, rymd- och flygplansföretagen, delstatens arbetsförmedlingsbyrå, utbildningsinstitutioner och Hamburgs stad har i samarbete utvecklat kompletterande utbildningsprogram med inriktning på flyg- och rymdindustrin, i syfte att trygga en kvalificerad arbetskraft på lång sikt.

I kvalifikationsprogrammet ingår grundläggande lärlingsperioder (”flygelektriker” och ”flygmekaniker”) och särskilda avancerade yrkesutbildningsprogram. I februari 2002 började den första klassen i flygteknik vid Hamburgs allmänna yrkesskola för produktutformning och flygteknik. Denna utbildning är utformad för specialister som redan har flera års erfarenhet från flyg- och rymdindustrin. Man har också inrättat ett utbildningsprogram för teknisk engelska, luftfartsrätt och flygplansteknik – med stöd från Europeiska Socialfonden och Hamburgs stad – med särskild inriktning på personal i små och medelstora leverantörsföretag. Hamburgs universitet för tillämpad vetenskap erbjuder olika program i ”flygplanskonstruktion”, bl.a. ett doktorandprogram för heltidsanställda ingenjörer som ännu inte arbetar inom luftfarten. Det tekniska universitetet Hamburg-Harburg har utvecklat utbildningsmoduler för unga människor som redan arbetar i flyg- och rymdindustrin, med stöd från Europeiska unionen.

I Italien har liknande initiativ utvecklats mellan branschen, universiteten och myndigheterna, framför allt i områdena kring Turin, Neapel och Pisa. De omfattar både grundläggande utbildningsprogram och yrkesutbildningsprogram.

Åtgärder för att anta utmaningen med en kompetensklyfta måste därför inriktas på följande:

- Ett ökat samarbete mellan ett stort antal relevanta aktörer, däribland offentliga organ och arbetsmarknadens parter på olika nivåer, i syfte att utveckla och vidta åtgärder för ökad öppenhet och bättre erkännande av examensbevis och intyg, samt förbättrad övergripande kvalitet på europeisk yrkesutbildning och yrkespraktik med avseende på status och anseende. Den här typen av åtgärder bör omfatta program för livslångt lärande och yrkesutbildningsprogram.
- En verkligt fungerande länk mellan forskningsinstitut och yrkesutbildningssystemet.

5.4. Att underlätta rörligheten

I takt med att branschen konsolideras på europeisk nivå blir den personliga rörligheten en allt viktigare faktor. Även om arbetstagare kan bli ombedda att flytta till ett annat land när verksamheten flyttas, finns det allvarliga hinder mot en sådan gränsöverskridande rörlighet, eftersom det saknas gemensamma arbetsrättslagar och –bestämmelser i Europa och eftersom utländska akademiska examensbevis erkänns i begränsad utsträckning. För europeiska flyg- och rymdföretag som har verksamhet i flera medlemsstater är effekterna av denna bristande överensstämmelse påtaglig. Gränsöverskridande program, såsom Eurofighter, kräver stor rörlighet av de anställda vid specialiserade produktionscentra i olika europeiska länder. Undantagsperioderna är korta och de befintliga överenskommelsernas bilaterala karaktär speglar inte det faktum att industrin är sant europeisk.

Europeiska kommissionen behandlade dessa frågor i sin senaste handlingsplan för kompetens och rörlighet och uppmanade till omedelbara åtgärder för att undanröja praktiska,

administrativa och rättsliga hinder mot rörlighet. En av de prioriterade åtgärder på europeisk nivå som lyftes fram var behovet av att förbättra erkännandet av kvalifikationer genom att utveckla ett ömsesidigt förtroende samt insyn och öppenhet. För att ta itu med denna fråga har man startat en process för ökat samarbete mellan medlemsstaterna, andra europeiska länder och arbetsmarknadens parter, till följd av ett mandat från Europeiska rådet i Barcelona i mars 2002.

Kommissionen har också pekat särskilt på eventuella negativa effekter av de befintliga socialförsäkrings- och pensionssystemen.

Men eftersom det sannolikt inte kommer att utvecklas ett gemensamt europeiskt socialförsäkrings- och skattesystem inom den närmaste framtiden, krävs det riktade åtgärder som speglar flyg- och rymdindustrins särskilda karaktär, om den nuvarande situationen skall förbättras. När det gäller beskattningssystemen finns det hittills endast bilaterala överenskommelser mellan enskilda medlemsstater (t.ex. mellan Frankrike och Tyskland) och dessa är tidsbegränsade. Utflyttade arbetstagare ges genom dessa överenskommelser möjlighet att betala skatt i sitt eget hemland. När det gäller socialförsäkringssystemen har gemenskapen inrättat ett samordningssystem som garanterar rätt till social trygghet för personer som flyttar inom unionen och som avgör vilket system de tillhör. Utflyttade arbetstagare tillhör i princip systemet i det land där de arbetar. Undantag finns dock, t.ex. när personal omplaceras mellan två medlemsstater (upp till 12 eller 24 månader). Just nu omprövas detta samordningssystem, vilket innebär att det kommer att förenklas och anpassas till nya situationer.

Säkerhetsundersökningar av anställda som arbetar med försvarsprogram i olika medlemsstater skapar ytterligare problem. Den befintliga nationella lagstiftningen har ännu inte anpassats till den gränsöverskridande karaktären på viktiga flyg- och rymdprogram. Lagarna och bestämmelserna på området måste bli mer enhetliga för att förhindra onödigt byråkratiskt krångel.

Säkerhetsundersökningar av personal som arbetar med multinationella program, såsom Eurofighter, är komplicerade på grund av att förfaranden och handläggningstider skiljer sig åt beroende på de anställdas hemland, som måste utföra undersökningen av personerna i fråga. Avsiktsförklaringen om ramavtalet för omstruktureringen av den europeiska försvarsindustrin har gjort det något lättare att inspektera personal, men den undersökning som görs uppfyller fortfarande inte Natos krav.

För att underlätta den gränsöverskridande rörligheten bland dem som arbetar inom den europeiska flyg- och rymdindustrin krävs bl.a. följande åtgärder:

- De omplaceringsperioder som socialförsäkringssystemen tillåter bör förlängas. Erfarenheterna från Airbus pekar på att minst tolv år skulle vara en lämplig period.
- De befintliga bilaterala överenskommelserna mellan enskilda medlemsstaters socialförsäkringssystem bör utvidgas för att också gälla ett bredare gränsöverskridande europeiskt sammanhang.
- Den europeiska flyg- och rymdindustrins anställda som arbetar med försvarsprojekt i olika europeiska länder bör omfattas av harmoniserade säkerhetsundersökningar.

5.5. Utvidgningen av EU

Det faktum att flera länder i Central- och Östeuropa kommer att ansluta sig till Europeiska unionen kommer att medföra både utmaningar och möjligheter för flyg- och rymdsektorn i EU. Länder som Polen, Tjeckien och Rumänien har en tradition inom flyg- och rymdindustrin. Företag i EU har redan utvecklat särskilda affärsförbindelser med lokala företag. Möjligheter till riskdelning och partnerskap i nya program har också diskuterats.

Att ha gemensamma standarder är nyckeln till en närmare dialog. Det pågår redan arbete med flyg- och rymdindustrin i Polen och Tjeckien som syftar till att dela på ingående kunskap och bästa metoder inom områden som kvalitetskontroll, standardisering och luftvärdighet. Nödvändiga förutsättningar för närmare affärsförbindelser är ömsesidigt erkännande inom dessa områden och att kandidatländerna följer EU:s standarder.

I mars 2002 togs ett initiativ för utbildning om EU:s lagstiftning om civil luftfart och gemensamma luftfartsbestämmelser (JAR) i de central- och östeuropeiska länderna, med stöd av Europeiska kommissionen.

Målet måste vara att utveckla lönsamma och långsiktiga kommersiella och industriella partnerskap, för att bana väg för ett starkt samarbete och integration med industrin i EU-länderna och för att hjälpa dessa länder att bli effektiva partner i flyg- och rymdsektorn. Europeiska unionen bör fundera över sätt att ytterligare främja denna integrationsprocess, t.ex. genom att ge stöd till inläring av främmande språk eller ledarskapsutbildning.

5.6. Civil flygforskning: nyckeln till långsiktig bärkraft

Flyg- och rymdindustrin kräver viktiga och långsiktiga forskningsåtaganden, eftersom dagens innovation är nyckeln till framtidens konkurrenskraft. Mer än hälften av EU:s medlemsstater stöder nationella flygforskningsprogram, samtidigt som EU:s finansiering har blivit allt viktigare. EU:s ramprogram för forskning svarar nu för omkring 30 % av alla offentliga utgifter för civil flygforskning i Europa.

Forskningsfinansieringen i Europa speglar dock ännu inte flyg- och rymdindustrins alleuropeiska struktur och betydelsen av gränsöverskridande projekt. I EU:s sjätte ramprogram för forskning, som omfattar fem år, föreslås att 1 075 miljoner euro skall anslås till flyg- och rymdforskning, men medlemsstaterna kommer också att fortsätta att finansiera sina nationella program. Det krävs mer samordning mellan olika forskningsprogram om man skall komma tillrätta med den nuvarande splittringen inom den civila flygforskningen och minimera onödigt dubbelarbete. Med tanke på de begränsade resurserna är sådana ansträngningar mycket viktiga för att garantera de medel som krävs för omfattande forskningsprojekt.

I januari 2001 lade en högnivågrupp ledd av kommissionsledamoten Busquin fram sin analys av den nuvarande situationen (*"European aeronautics: A vision for 2020" – Vision 2020*), där behovet av att vidta åtgärder betonas. I rapporten uppmanas gruppen till ett gemensamt forskningsområde för flygsektorn, med utgångspunkt i en gemensam förståelse av samtliga intressenters prioriteringar. Ett antal första konkreta steg har tagits genom arbetet i det rådgivande rådet för luftfartsforskningen i Europa (ACARE).

ACARE:s uppdrag är att utforma och genomföra en dagordning för strategisk forskning som skall påverka alla europeiska aktörer när de planerar sina forskningsprogram, både på nationell nivå och på EU-nivå, så att de stämmer överens med högnivågruppens mål. ACARE kommer också att rekommendera åtgärder för bästa möjliga användning av befintliga forskningsinfrastrukturer och förbättrade utbildningspolitiska åtgärder i syfte att locka den arbetskraft som sektorn behöver.

Bortsett från bättre mekanismer för forskning och förvärv av teknik, kombinerat med en effektivare och mer ändamålsenlig uppgiftsfördelning, krävs det allmänt sett ökade resurser. Högnivågruppen gjorde bedömningen att det under de kommande 20 åren kommer att krävas ca 100 miljarder euro från samtliga offentliga och privata källor, om man skall kunna uppfylla samhällets behov och göra den europeiska industrin världsledande inom civil luftfart. Detta ligger i linje med EU-ledarnas allmänna åtagande från Barcelona om att öka EU:s insatser för FoU och innovation och därmed minska klyftan mellan unionen och dess viktigaste konkurrenter.

De mål som fastställdes i Vision 2020 för att anta de utmaningar som har att göra med säkerhet, miljö och industrins verksamhet är mycket krävande och kan endast uppnås med hjälp av banbrytande teknik, som måste prövas noggrant och valideras innan den används för produktion. Detta kommer att kräva betydligt större utgifter för civil luftfartsforskning: upp till totalt 100 miljarder euro fram till 2020. Denna investeringsnivå ligger i linje med den tillväxttakt i utgifterna för FoU och innovation i Europa som Europeiska rådet i Barcelona år 2002 uppmanade till, dvs. en tillväxttakt på 3 % av BNP senast år 2010, och med den beräknade utvidgningen av den amerikanska civila luftfartsforskningen under samma period.

5.6.1. STAR 21-gruppens rekommendationer för en bättre verksamhetsmiljö

- Vid tillämpningen av konkurrenspolitiken bör EU även i fortsättningen ta hänsyn till flyg- och rymdindustrins särdrag, särskilt inom den försvarsrelaterade sektorn.
- Man bör analysera effekterna av olika beskattningssystem för att främja innovationen internationellt. Möjligheter att använda skatteincitament och andra incitament för att främja innovationen i hela Europa bör övervägas, om nödvändigt genom samordnade nationella åtgärder för att undvika snedvridningar i konkurrensen.
- Man bör erkänna utbildningsbehoven hos en långsiktig och kompetent arbetsstyrka.
- Man bör underlätta gränsöverskridande rörlighet för personal samt lösa de nuvarande problemen, särskilt de som rör socialförsäkringssystem och säkerhetsundersökningar inom ramen för försvarsprojekt.
- Man bör utveckla praktiska utbildningsprogram i kandidatländerna för att påskynda den industriella integrationen.
- Viktiga aktörer bör definiera långsiktiga prioriteringar för civil luftfartsforskning. Framtida forskningsprogram på europeisk, nationell,

regional och industriell nivå kräver bättre samordning och där så är lämpligt gemensam planering.

- Man bör fördela tillräckliga allmänna resurser för att upprätthålla en långsiktig strategi för civil luftfartsforskning, vilket kräver att alla källor – både offentliga och privata – gör en uppskattad total investering på 100 miljarder euro under de kommande 20 åren.

6. EU:S STYRNING AV DEN CIVILA LUFTFARTEN

Tidigare ansåg man att Europeiska gemenskapen kunde begränsa sig till att skapa en inre marknad för tillhandahållande av flygtransporttjänster, medan medlemsstaterna utformade lagar och bestämmelser. Denna strategi har skapat en onödigt invecklad situation för branschen som helhet. Det europeiska luftfartssystemet har hamnat i kläm mellan medlemsstaternas och EU:s bestämmelser, vilket påverkar dess effektivitet. Erfarenheten har visat att detta också har försvagat EU:s inflytande i internationella organ.

Det är därför dags att upprätta en verkligt integrerad regelram för den civila luftfarten, med särskild tonvikt på nyckelområden som flygledning, säkerhetsbestämmelser samt trygghets- och miljöstandarder. På längre sikt bör detta leda till att Europeiska gemenskapen blir medlem av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), som agerar inom FN:s allmänna ramar, så att EU kan försvara sina intressen i detta forum tillsammans med medlemsstaterna.

6.1. Flygledning och ett gemensamt europeiskt luftrum

Det trånga och dåligt förvaltade luftrummet i Europa inverkar kraftigt på de europeiska flygbolagens effektivitet, vilket i sin tur inverkar negativt på flygplansindustrins ekonomi. Den minskade produktiviteten för den utrustning som i huvudsak används för korta europeiska flyglinjer ökar ägarnas kostnader, minskar vinsterna och höjer biljettpriserna, och de därmed följande förseningarna gör passagerarnas situation oacceptabel. En högnivågrupp ledd av kommissionens vice ordförande Loyola de Palacio har redan krävt ett starkt och oberoende regleringsorgan som kan förvalta det europeiska luftrummet tvärs över de nationella gränserna. Denna grupp har också framhållit behovet av att använda ny teknik. Med stöd av detta arbete föreslog Europeiska kommissionen ett åtgärds paket för flygledning i oktober 2001, vilket för närvarande behandlas i rådet och Europaparlamentet.

Om man genomförde dessa rekommendationer skulle man bidra till att komma tillrätta med de kroniska förseningarna som redan har drabbat den europeiska luftfarten, och med effekterna på den beräknade tillväxten skulle man göra ännu mer för branschens framtid.

De totala kostnaderna för förseningar i Europa under år 2000 har uppskattats till 2,9-4 miljarder euro. Mer än en fjärdedel av flygningarna var försenade och den genomsnittliga väntetiden var 43 minuter. 40 % av dessa förseningar anses bero på flygledningen.

Den europeiska flyg- och rymdindustrin har redan utvecklat avancerad teknik och driftsprinciper som skulle kunna vara användbara när det gäller att bygga upp ett sammanhängande europeiskt flygledningssystem (ATM), som är driftskompatibelt med befintliga system i andra delar av världen.

Den industriella rådgivande gruppen skulle vara ett lämpligt forum för att utveckla tekniska specifikationer tillsammans med branschen. Tanken bakom förslaget om att inrätta en sådan

grupp var att den skulle förmedla bidrag från industrin och andra berörda parter till initiativet för ett gemensamt luftrum. Denna grupp bör inrättas genast. Alla olika verksamhetsområden bör omfattas av en övergripande generalplan.

En effektiv europeisk flygledningsstrategi kommer att vara avgörande om EU skall få ett större inflytande inom internationella organ.

6.2. Ett enda säkerhetsregleringsorgan

Hittills har nationella organ haft ansvar för luftfartssäkerheten, bl.a. genom att certifiera flygplan och komponenter. Dessa uppgifter samordnas genom systemet för de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA). JAA är en institutionaliserad struktur för europeiska civila luftfartsmyndigheter, där nationella åtgärder diskuteras och harmoniseras, men den är inte ett rättsligt organ som har befogenheter att fatta bindande beslut.

Eftersom industrin har konsoliderats på europeisk nivå är denna mellanstatliga strategi inte längre lämplig. Den skapar byråkratiska bördor för branschen utan att förbättra säkerheten. Europeiska kommissionens förslag till en förordning om fastställandet av gemensamma bestämmelser på luftfartsområdet och om inrättandet av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EASA) – som för närvarande slutbehandlas i ministerrådet och Europaparlamentet – är ett mycket avgörande steg. Med denna förordning kommer ett enda organ att få möjlighet att fatta bindande beslut, till skillnad från JAA-systemet.

Med en passande behörighetsnivå, lämplig delegering från medlemsstaternas sida och resultatförmåga bör denna europeiska byrå så snart som möjligt etableras som EU:s enda certifieringsinstans. Man bör ingå lämpliga överenskommelser för att ge EASA möjlighet att bygga vidare på traditionen om samarbete med andra europeiska länder och viktiga regleringsorgan i andra delar av världen, såsom amerikanska *Federal Aviation Administration (FAA)*.

Nationella myndigheter kommer dock fortfarande att kunna fullfölja sina egna politiska mål på områden som ännu inte omfattas av EASA:s bestämmelser. Det gäller bl.a. drift av flygplan, licensiering av flygplansbesättningar, flygplatser och flygsäkerhetsbestämmelser. Branschen vill ha ett organ som med tiden skall kunna spela en stark roll på den internationella arenan, som hittills har dominerats av amerikanska FAA, så att EU:s strategiska ställning förbättras i takt med att industriförbindelserna över Atlanten fortsätter att utvecklas. I ett långsiktigt perspektiv skulle detta kunna leda till att säkerhetsfrågor behandlas inom en transatlantisk organisation, men för att kunna se till att det antas rättvisa bestämmelser måste EU ha tillräcklig tyngd för att uppväga FAA:s makt.

Den europeiska byråns ansvarsområde måste därför snabbt utvidgas till att omfatta områden som för närvarande sköts av de enskilda medlemsstaternas nationella organ.

6.3. Att garantera luftfartssäkerhet

Som en följd av händelserna den 11 september 2001 insåg medlemsstaterna hur beroende de är av varandra och att de måste vidareutveckla det gemensamma arbetet med att effektivt skydda den civila luftfarten mot terrorhot.

Gemenskapen har, som ett första steg, fått i uppgift att se till att det utvecklas och tillämpas gemensamma standarder för förebyggande säkerhetsåtgärder, men det måste göras mer för att anpassa metoderna för att förebygga hotet, med hjälp av resurser som den nya tekniken kan möjliggöra på områden som cockpitsäkerhet och kryptering.

Den typen av insatser bör samordnas i nära samarbete med Förenta staterna, så att de förebyggande åtgärder som vidtas på bägge sidorna av Atlanten är förenliga och inte skapar olösliga problem för branschen. På det sättet skulle den europeiska teknikbranschen få ett gyllene tillfälle parallellt med den amerikanska industrin, som har varit aktiv med att föreslå lösningar.

6.4. EU:s strategi i miljöfrågor

Luftfarten påverkar miljön framför allt i form av flygplansbuller och motorutsläpp. Buller är oftast en lokal fråga. Det utgör ett stort hinder mot en framtida utbyggnad av många nuvarande flygplatser, och därmed mot luftfartssystemets växande kapacitet. Gasutsläppen från flyget stod för 2 % av samtliga koldioxidutsläpp år 1992 och väntas öka till ca 3 % av världens totala utsläpp år 2015. Andra utsläpp, bl.a. av kväveoxider, påverkar den lokala luftkvaliteten och klimatförändringen, och utsläppens strålningseffekt (den globala uppvärmningen) tycks öka av att de sker på höga höjder.

Det har redan tagits viktiga steg för att minska bullret och utsläppen från flyget, men för att garantera hållbar utveckling inom industrin krävs det ansträngningar för att minska dem ytterligare. I *Vision för 2020* har man redan satt upp mål för flygplans- och flygmotorutvecklingen under de två kommande årtiondena, bl.a. målet att den specifika bränslekonsumtionen skall halveras och att kväveoxidutsläppen skall minskas med 80 %.

Luftfarten är en världsomspännande industri. För att undvika snedvridningar i konkurrensen mellan transportföretag och mellan tillverkare bör miljöfrågor behandlas på internationell nivå, dvs. inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). EU och dess medlemsstater bör sträva efter att förstärka sin roll inom denna organisation, för att verkligen kunna utöva inflytande i relevanta beslutsprocesser.

STAR 21-gruppens rekommendationer för förbättrad styrning av den civila luftfarten

Det finns ett akut behov av en stark europeisk organisation som kan befordra sektorns övergripande intressen. EU:s inflytande måste utsträckas bortom unionens gränser, i samarbete med världens regleringsorgan inom luftfarten. Viktiga rekommendationer för att uppnå dessa mål är följande:

- *Civil luftfartsmyndighet:* Europeiska unionen måste ta på sig rollen som politisk beslutsfattare och reglerare på samtliga områden inom den civila luftfarten, genom att tala med en enda röst å EU:s vägnar i alla relevanta internationella organisationer, framför allt ICAO. Detta bör i sista hand leda till att gemenskapen blir medlem i dessa organ, tillsammans med medlemsstaterna. Fulla befogenheter för den europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA och ett snabbt utvidgat ansvarsområde är ett första steg i denna riktning.
- *Flygledning:* En generalplan för ett gemensamt europeiskt luftrum bör utvecklas inom de ramar som för närvarande diskuteras i Europaparlamentet och rådet.

7. DET LIVSVIKTIGA BEHOVET AV EN EUROPEISK SÄKERHETS- OCH FÖRSVARSKAPACITET

En av statens primära uppgifter är att skydda medborgarna. Det är numera vedertaget att denna säkerhet i många fall måste skapas på europeisk nivå. Händelser utanför EU:s gränser kan få långtgående följder inom unionen. Oron på Balkan har gett upphov till omfattande flyktingströmmar som direkt påverkar EU-länderna, medan händelserna den 11 september 2001 visade att vi måste vara beredda på att klara nya typer av säkerhetshot, både internt och internationellt.

De europeiska länderna har hanterat dessa säkerhets- och försvarsbehov från tre olika, men inbördes relaterade utgångspunkter:

- Alla medlemsstaters nationella åtaganden om att försvara det egna territoriet spelar fortfarande huvudrollen i medlemsstaternas säkerhets- och försvarspolitik.
- Elva medlemsstater är också medlemmar av Nato, som har gett hög prioritet åt kravet på att förstärka dessa europeiska allierades kapacitet, så att de kan vara fullvärdiga partner i alliansen.
- Genom Fördraget om Europeiska unionen kom EU:s medlemsstater överens om att utforma och bedriva en gemensam utrikes- och säkerhetspolitik, bl.a. att stegvis inrätta en gemensam europeisk säkerhets- och försvarspolitik och därmed stärka EU:s identitet och oberoende i syfte att främja fred, säkerhet och framsteg i Europa och världen.

Alla dessa tre utgångspunkter fordrar alltmer krävande tekniska lösningar. Händelserna den 11 september 2001 underströk ytterligare behovet av kraftfullare åtgärder för att skydda medborgarna, både civilt och militärt, och gjorde denna uppgift än besvärligare. Men för att EU skall kunna uppfylla dessa behov av civilt skydd och försvar – en uppgift som anges i EU-fördraget – måste unionen ha kapacitet att göra detta. Och denna kapacitet måste i stor utsträckning tillhandahållas av flyg- och rymdsektorn.

Med det gemensamma europeiska huvudmålet, eller huvudmålet från Helsingfors, har man redan slagit fast vad som behövs för att sätta in snabbinsatsstyrkan på 60 000 man. Det är för tidigt att göra åtaganden när det gäller de andra mål som EU:s medlemsstater skall sätta upp för den gemensamma europeiska säkerhets- och försvarspolitiken. Det är emellertid uppenbart att de åtaganden som redan har gjorts inom Nato och nationellt ställer omfattande nya krav på medellång och lång sikt, med tanke på att alla styrkor som sätts in skall vara tillgängliga för nationernas, Natos eller EU:s syften.

Det gemensamma europeiska huvudmålet

”Ett gemensamt europeiskt huvudmål kommer att antas för militära resurser som kan sättas in snabbt, och mål för de samlade resurserna inom områdena för ledning och kontroll, underrättelser och strategiska transporter [...] för att genomföra alla Petersberguppgifterna; detta skall uppnås genom frivilliga samordnade nationella och multinationella insatser.”

Europeiska rådets slutsatser från toppmötet i Helsingfors, 1999

7.1. Att fastställa kapacitetsklyftan

EU:s omedelbara intresse är att leda krishanteringsoperationer över hela skalan av de s.k. Petersberguppgifterna: humanitära operationer, räddningsinsatser, fredsbevarande funktioner samt sådana stridsuppgifter som ingår i krishantering, bl.a. fredsskapande åtgärder. Samtidigt kommer berörda medlemsstater att stå för de försvarsmedel som krävs för att trygga nationernas och EU:s intressen samt de transatlantiska intressena inom den befintliga säkerhetsstrukturen, särskilt Nato.

Behovet av ökad kapacitet för att uppfylla det gemensamma europeiska huvudmålet är fullt erkänt på EU-nivå och har ett nära samband med flyg- och rymdindustrins framtid i Europa. EU:s medlemsstater har aviserat att de är fast beslutna att förbättra den operativa kapaciteten i enlighet med EU:s handlingsplan för militär kapacitet, så att de kan fullgöra Petersberguppgifterna, framför allt de uppgifter som gäller tillgänglighet, omgrupperingsförmåga, uthållighet och samverkansförmåga. De har särskilt kommit överens om att fullfölja sina insatser på områdena ledning, kontroll, kommunikation och underrättelser (C3I) samt strategiska luft- och sjötransporter.

Kapaciteten för ledning, kontroll och underrättelser med resurser som obemannade övervakningsplan och satellitkommunikationssystem är mycket viktiga för att EU skall kunna utföra Petersberguppgifterna, däribland krishantering i grannländer (t.ex. på Balkan) eller på annat håll i världen.

Strategiska lufttransporter ger beslutsfattare i Europa möjlighet att snabbt flytta styrkor till mer avlägsna destinationer, där de kan genomföra fredsbevarande insatser eller interventioner, och att snabbt evakuera människor från oroshärdar i världen samtidigt som förlusterna minimeras.

Man har kommit överens om att främja en stegvis utveckling av en gemensam europeisk försvarspolitik genom – när medlemsstaterna anser det lämpligt – samarbete på rustningsområdet. Vid Europeiska rådets möte i Laeken (december 2001) medgavs betydelsen av en bättre harmonisering av militära krav och planering av vapenupphandlingen, och man noterade att EU och ansvariga ministrar fick i uppdrag att söka efter lösningar och nya samarbetsformer så att nödvändig kapacitet kan utvecklas, genom ett optimalt utnyttjande av tillgängliga resurser.

Flyg- och rymdsektorn är således ett mycket viktigt område, dels när det gäller militära tillämpningar, dels när det gäller att minska kapacitetsklyftan, vilket är avgörande för den gemensamma europeiska säkerhets- och försvarspolitikens trovärdighet.

7.2. En utmaning för EU

De europeiska ländernas försvarsbudgetar måste användas på ett mer enhetligt sätt. Europas traditionella samordning och samarbetsmekanismer brister i effektivitet. De militära kraven i Europa är inte harmoniserade, vilket gör att marknaderna och inköpen blir splittrade och alltför små för att industrin skall ha möjlighet att utveckla långsiktiga produktionsinriktningar och bli mer konkurrenskraftiga.

Följden av den splittrade försvarsmarknaden är att forskningen och tekniken är varken gemensamma eller tillräckligt omfattande för att den europeiska branschen skall kunna utnyttja den bästa tekniken på ett likartat sätt. Medan europeiska företag väntas medfinansiera

en stor andel av sin militära FoU får den amerikanska industrins FoU fullt stöd, en politik som Förenta staterna bekräftade i maj 2001.

Denna kombination av faktorer hämmar allvarligt den europeiska branschens satsningar på att förbli konkurrenskraftiga på viktiga marknader. Det extra paket med 40 miljarder dollar som den amerikanska administrationen har anslagit till i huvudsak försvarsindustrin till följd av händelserna den 11 september 2001 – utöver den budget på mer än 400 miljarder dollar som har föreslagits för 2003 – skulle kunna förvärra situationen ytterligare.

Den stora bristen på jämvikt mellan Förenta staterna och Europa snedvrider inte bara konkurrensen utan försvårar också samarbete och partnerskap tvärs över Atlanten.

Om EU skall vinna trovärdighet i utrikes- och säkerhetspolitiken måste unionen ha lämplig militär kapacitet. Det behövs 15–20 år från teknikbedömning till operativ idriftsättning av militära system. På områden där inga viktiga FoU-program genomförs, kommer EU inte att ha något annat val än att ge upp den operativa kapaciteten inom dessa sektorer eller bli beroende av leverantörer utanför EU.

Den senaste tidens händelser understryker hur viktigt det är, för både civil och militär krishantering, att ha effektiva och snabba underrättelse-, lednings- och kontrollprocesser samt exakta vapensystem utan negativa sidoeffekter. Dessa krav fordrar innovativa och komplexa lösningar, och för att utveckla dessa kan man behöva utföra genomförbarhetsförsök och skapa demonstratorer för att få fram en ny generation utrustning på nyckelområden som spaning och räddning, rekognoscering, C3I-system, obemannade lufttransporter och smart krigsmateriel. Om EU inte bibehåller en sådan kapacitet och vidareutvecklar den, är risken påtaglig att unionens förmåga att agera kommer att dikteras av Förenta staterna, på grund av den amerikanska dominansen över försörjningen av vissa typer av utrustning eller stöd till redan levererade system.

Om EU:s medlemsstater inte utökar sina åtaganden till flyg- och rymdindustrin och diskuterar dessa frågor på EU-nivå, är risken stor att de begränsar unionens självständiga förmåga att utföra till och med de grundläggande Petersberguppdragen, för att inte tala om de förpliktelser som enskilda medlemsstater har inom Nato.

Den nya elektroniska miljön

Krigföringens natur håller på att förändras i grunden. Denna förändring drivs av behovet av att maximera nyttan av de militära styrkor som sätts in, öka övervakningen mot terrorhotet och flexibelt bemöta detta hot samt det livsviktiga behovet av att minimera antalet militära och civila förluster till följd av militära ingripanden. Detta scenario innebär att obemannade flygplanssystem behöver användas för både övervakning och stridsplanering.

En stor del av den teknik som krävs för denna nya kapacitet är generisk. Att sätta in obemannade system kan visa sig vara en pålitlig och kostnadseffektiv metod för att övervaka och hantera data när det gäller fiskeproduktion, gränspatruller, upprätthållande av lag och ordning, civil spaning och räddning och många andra tillämpningar som har stor marknadspotential. Den europeiska flyg- och rymdindustrin bör tillhandahålla både civila och militära tillämpningar.

Förenta staterna har hittills gjort de största framstegen för att bygga upp en sådan elektronisk miljö och för att utveckla och sätta in obemannade system. Om inte EU

kan bygga upp en egen självständig kapacitet på detta område – om än på en lägre och därmed billigare kapacitetsnivå – kommer unionen att bli allvarligt begränsad i sin förmåga att spela en viktig roll i militära operationer tillsammans med Förenta staterna eller, vilket är ännu viktigare, i sin förmåga att göra självständiga insatser. Nyckelfrågan i det här sammanhanget kommer att vara de europeiska ländernas samverkansförmåga och deras förmåga att samverka med Förenta staterna och Nato.

7.3. Ny strategi för EU:s försvarsbehov

Av alla ekonomiska sektorer är sektorn för försvarsmateriel den enda i Europeiska unionen som fortfarande i hög grad styrs av den nationella politiken. Att definiera framtida krav och sörja för nuvarande behov är uppgifter som ofta sköts på strikta nationella grunder; här tas inte mycket hänsyn till gemensamma intressen. Detta är dyrt och ineffektivt, eftersom det innebär dubbelarbete och ökade kostnader i en tid av ansträngda budgetar. Följande är uppenbart:

- En fragmenterad marknad gör att EU inte uppnår de stordriftsfördelar som behövs för att minska kostnaderna, finansiera forskning och utveckling och se till att tekniken tillämpas effektivt.
- De traditionella samarbetsmetoderna inom EU ger inte bäst valuta för pengarna.

Utvecklingen av gemensamma mål i utrikespolitiken och samarbetet i säkerhetsoperationer måste motsvaras av gemensamma mål och samarbete när det gäller att utforma och införskaffa redskap. Arbetet med att harmonisera militära krav och planera vapenupphandling bör påskyndas – vilket rekommenderades vid toppmötet i Laeken år 2001 – så att en omfattande rustningspolitik kan utvecklas på EU-nivå. Initiativ för gemensam upphandling inom organisationer som den gemensamma samarbetsorganisationen för försvarsmateriel (OCCAR) och Västeuropeiska försvarsmaterielgruppen (WEAG) måste utvecklas snabbare.

Utgiftsrationalisering räcker dock inte för att täcka behoven på den nya dagordningen för säkerhet. Det kommer att behövas ytterligare resurser, och dessa nya resurskrav kommer samtidigt som flera europeiska regeringar har föresatt sig att omstrukturera sina väpnade styrkor för att anpassa dem till en ny strategisk miljö, där de militära kraven är annorlunda. Att omstrukturera kostar dock pengar, och eventuella besparingar är inte möjliga på ett bra tag. Den övergripande strategin för krishantering – ett inslag i den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken – kommer att kräva dyr ny kapacitet, bl.a. polisarbete.

EU:s handlingsfrihet kostar, och priset är lämplig utrustning av de europeiska väpnade styrkorna och en stark industriell och teknisk bas. EU bör därför vara den nivå där man fattar beslut om nationella utgifter för försvarsmateriel, omformulering av prioriteringar inom ramen för befintliga försvarsbudgetar och lämpliga svar på nya hot. Dagens begränsade åtaganden för sammanslagna FoU-projekt på försvarsområdet bör dessutom utökas. Dessa projekt bör innefatta breda samarbetsprogram för demonstratorer som för samman verksamheter från olika medlemsstater, så att det skapas starka forskningsramar på försvarsområdet.

Medlemsstaternas och EU:s åtagande att skapa en ändamålsenlig försvarsstruktur, en struktur som är alltmer självständig och som passar EU:s nya strategier och prioriteringar, kräver en europeisk rustningsprocess som innebär följande:

- Utformning av en gemensam europeisk rustningspolitik baserad på en varaktig teknisk och industriell bas på försvarsområdet, tillsammans med en utveckling av effektiva FoU-program, så att man kan uppfylla de försvars- och säkerhetsbehov som har fastställts för EU:s gemensamma utrikes- och säkerhetspolitik och bygga ut den europeiska kapaciteten inom den nordatlantiska alliansen.
- Främjande av ändamålsenliga arrangemang på medlemsstatsnivå för rustningssamarbete, med utgångspunkt i de ”bästa föredömen” som hämtats från avsiktsförklaringen om ramavtalet rörande omstruktureringen av den europeiska försvarsindustrin.
- Skapande av en samstämmig EU-ram för att forma en integrerad europeisk marknad för försvarsmateriel, som gör att branschen kan utnyttja stordriftsfördelar och till rimliga priser leverera den utrustning och de tjänster som EU:s gemensamma politikområden och exportmarknaden kräver.

Sådana strukturella förbättringar räcker dock inte när det gäller att tillhandahålla den nya kapacitet som behövs för att de europeiska ledarnas strategiska mål skall kunna uppnås. De europeiska ländernas alltmer omfattande åtaganden inom försvar och säkerhet kräver ökade resurser. Slutsatsen är ofrånkomlig: de övergripande utgifterna måste bli större.

7.4. En inre marknad för försvarsmateriel

Eftersom den europeiska flyg-, rymd- och försvarsindustrins konkurrenskraft är avgörande för trovärdigheten av EU:s säkerhets- och försvarsmål bör man, när det är möjligt, utnyttja befintliga instrument för att avveckla den politik och de metoder som hindrar europeiska försvarsföretag från att fungera mer ordentligt.

En konsolidering av den europeiska flyg- och rymdindustrin och försvarsindustrin går hand i hand med en alltmer omfattande överföring av produkter, komponenter, insatsvaror och råmaterial mellan oberoende företag som har ett kund–leverantörsförhållande alternativt mellan företag eller fabriker som ingår i samma företagsgrupp. I bägge fallen är det viktigt att garantera fri rörlighet för varor på den inre marknaden, så att de omstrukturerade europeiska företagens konkurrenskraft inte äventyras. Liksom när det gäller administrativ förenkling handlar det om att inrätta förfaranden som möjliggör snabbare rörlighet för varor och komponenter, vilket är en nödvändighet för modern och flexibel företagsledning.

Att underlätta fri rörlighet för försvarsmateriel genom förenklade kontroller i samband med överföring inom gemenskapen och harmoniserade tullförfaranden är en nödvändig förutsättning för en integrerad inre marknad, som är grundläggande för det mervärde som EU ger.

Åtgärder som har utvecklats på den inre marknaden för andra områden där EU har omfattande erfarenhet av reglering, t.ex. principer för offentlig upphandling, kan också vara relevanta när det gäller att skapa en inre marknad för försvarsmateriel, särskilt mot bakgrund av utvecklingen av en gemensam europeisk rustningspolitik, där det tas hänsyn till särdragen på området för försvarsmateriel.

Europaparlamentet stöder detta synsätt. I april 2002 antog parlamentet en resolution om Europas försvarsindustrier, där man upprepar standpunkten att en stark, ändamålsenlig och livskraftig europeisk rustningsindustri och en effektiv upphandlingspolitik är avgörande för utvecklingen av den gemensamma europeiska säkerhets- och försvarspolitik. Parlamentet bekräftade också sitt stöd till den handlingsplan som finns i kommissionens meddelande från 1997 om *att genomföra Europeiska unionens strategi för försvarsindustrin*, med krav på en brådskande omstrukturering i sektorn och en europeisk marknad för försvarsmateriel.

Europaparlamentet har begärt att en uppdaterad handlingsplan så snart som möjligt skall överlämnas till rådet och parlamentet och samtidigt bett kommissionen att överväga följande: I hur hög grad skall den gemensamma handelspolitiken och disciplinen på den inre marknaden tillämpas på försvarsindustrin? Är det möjligt att utveckla ett organ med företrädare från flera institutioner och försvarsindustrin som skall slå samman och samordna forskning på försvarsområdet, med ACARE (rådgivande rådet för luftfartsforskningen i Europa) som förebild? Behövs det vidare åtgärder för att underlätta en etablering av gränsöverskridande företag och integrera industrierna i kandidatländerna?

På längre sikt erbjuder konventet om Europeiska unionens framtid en möjlighet att fastställa vilka institutionella och operativa lösningar som är effektivast för att uppnå unionens mål på försvarsområdet, och därmed också för att stärka den europeiska flyg-, rymd- och försvarsindustrins konkurrenskraft.

STAR 21-rekommendationer för försvarssektorn

- Slutmål: en europeisk rustningspolitik som skall ge struktur åt de europeiska marknaderna för försvars- och säkerhetsutrustning och möjliggöra en varaktig och konkurrenskraftig teknisk och industriell bas.
- Harmonisering av militära krav samt planering av upphandlingsbudgetar och vapenanskaffning.
- Ökade och mer effektivt använda resurser, i kombination med uppmuntran av europeiska samarbetsprogram och effektivare uppgiftsfördelning mellan medlemsstaterna.
- Mer sammanhängande utgifter för försvarsforskning mellan medlemsstaterna.
- Insatser för att etablera en europeisk marknad för försvarsmateriel och ett rustningsorgan med ansvar för ett stort antal områden som har anknytning till anskaffning, gemensam forskning och utveckling, upphandling av lagerprodukter osv.
- Främjande av EU-omfattande insatser, i likhet med ramavtalet om omstruktureringen av den europeiska försvarsindustrin.
- Minskade klyftor, vilka har identifierats i det europeiska huvudmålet och i de kollektiva kapacitetsmålen.

8. ATT SÄKRA EUROPAS ROLL I RYMDEN

Under de senaste 40 åren har Europa utvecklat en betydande kapacitet i rymden genom rymdfarkoster och bärraketer samt stödjande markinfrastruktur. De är nu ytterst viktiga verktyg för de europeiska medborgarnas välfärd och säkerhet. De utgör nyckeln till många tillämpningar på både det civila och det militära området, och deras betydelse fortsätter att

växa snabbt. Tillämpningar för rymden ger ett centralt och allt större bidrag till EU:s politikområden, t.ex. miljö, transport, jordbruk och utveckling. Den framväxande gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken och genomförandet av Petersberguppdragen kräver också kapacitet som fordrar användning av rymdteknik.

Dessa tillämpningar är beroende av EU:s kapacitet inom tre ömsesidigt beroende områden:

- Användning av rymden för jordobservationer, navigering och telekommunikationer.
- Rymdvetenskap.
- Tillgång till rymden.

8.1. Betydelsen av rymdtillämpningar

Rymdens strategiska betydelse för Europa är vida erkänd. Alltsedan Europeiska rymdorganisationen (ESA) inrättades år 1975 för europeiskt samarbete inom civil rymdverksamhet har ett av organisationens mål varit att bidra till en bättre förståelse av jorden och universum, genom att utveckla och driva särskilda program. Genom sådana multilaterala program – i kombination med nationella ansträngningar – har EU utvecklat en betydande kapacitet inom rymdfarkostteknik. Arienefamiljen av bärraketer har också utvecklats för att ge oberoende tillgång till rymden.

*Med hjälp av **satellitövervakning** kan man spåra väder- och miljömönster och hjälpa till att fastställa, genomföra och bevaka EU:s internationella åtaganden, såsom Kyotoprotokollet till FN:s ramkonvention om klimatförändringar. Med **global positionsbestämning** kommer man att avsevärt förbättra det europeiska transportsystemets säkerhet, ändamålsenlighet och intermodalitet, genom exakt information om belägenhet och navigering. **Satellittelekommunikationstjänster** ger möjlighet att förbättra kommunikationssystemen i Europa.*

År 2000 bestämde sig Europeiska kommissionen och Europeiska rymdorganisationen (ESA) för en gemensam europeisk rymdstrategi och tillsatte en arbetsgrupp som var gemensam för kommissionen och ESA. Två gemensamma program blir särskilt viktiga inom den närmaste framtiden: Galileo-systemet för global positionsbestämning och Global övervakning för miljö och säkerhet (GMES).

***Galileo** är ett europeiskt program för satellitnavigering som baseras på en konstellation av 30 satelliter över hela världen och lokala markmottagare, som skall tillhandahålla tjänster till användare på i princip alla orter. Detta system kommer att vara kompatibelt med och kompletterande till GPS, dvs. det system som sköts av det amerikanska försvarsdepartementet. EU:s ministrar har godkänt projektets utvecklingsfas, som löper fram till 2005 och som kommer att följas av installations- och utnyttjandefaserna. Målet är att systemet skall tas i bruk 2008.*

***GMES** är ett europeiskt initiativ som lanserades 1998. Inom ramen för detta initiativ kommer man att utnyttja befintliga och planerade satellitforskningsanläggningar för att skapa ett operativt system för rymdbaserad information. Övervakningskapaciteten kommer att inriktas på globala förändringar, påtryckningar på miljön och eventuellt säkerhetstillämpningar, i den händelse EU:s gemensamma utrikes- och säkerhetspolitik kräver sådana tillämpningar.*

8.2. Utmaningar för rymdindustrin i EU

Rymdverksamheten är bl.a. inriktad på tillämpningar av rent kommersiellt intresse inom den civila sektorn, särskilt telekommunikationssatelliter. Under de senaste tio åren har rymdsektorn i EU gjort tunga investeringar för att dra fördel av den betydelsefulla tillväxt som har genererats av denna kommersiella marknad, medan de lönsamma programmen i Förenta staterna huvudsakligen har varit institutionella. Den senaste tidens snabba nedgång på marknaden för telekommunikationer – och därmed på marknaden för bäraraketer – äventyrar den europeiska rymdindustrins bärkraft. Nedgången sammanfaller med en minskning av staternas rymdbudgetar, vilket hotar finansieringen av rymdorganisationernas program i EU.

Den europeiska rymdindustrins starka beroende av den kommersiella marknaden står i kontrast till situationen i Förenta staterna, där huvuddelen av intäkterna kommer från statligt finansierade program. Ökade amerikanska offentliga investeringar i rymdindustrin kommer att fortsätta att sätta press på Europas industri – global dominans när det gäller materiel och tillämpningar för rymdsektorn är nämligen ett uttalat politiskt mål från Förenta staternas sida.

Statistiken belyser denna situation: år 1999 låg de amerikanska flyg- och rymdföretagens omsättning för rymdrelaterad verksamhet på 33 700 miljoner dollar, varav 26 000 miljoner dollar – mer än tre fjärdedelar – finansierades av försvarsdepartementet och NASA. Europeiska företag hade däremot en omsättning på mindre än 5 500 miljoner euro, varav endast hälften kom från institutionella källor – resten kom från den konkurrenskraftiga kommersiella marknaden.

Försvarsprogrammen i EU har dessutom drivits nationellt eller bilateralt (i sällsynta fall multilateralt). Det har blivit ett antal stora framgångar, men budgetarna har varit begränsade: mindre än 5 % av den amerikanska industrins totalsumma, också om man slår ihop samtliga program. Ansträngningar för att ge mer stöd till europeiska samarbetsprogram har ännu inte gett resultat, och programmens framtid är fortfarande osäker. Konsekvensen är – i motsats till de civila rymdprogrammen – att det ännu inte finns någon struktur på europeisk eller multilateral nivå där medlemsstaterna kan diskutera sina behov av rymdteknik för säkerhets- och försvarsändamål.

Om EU inte antar dessa utmaningar kommer det att få genomgripande och eventuellt oåterkalleliga konsekvenser. EU skulle kunna förlora sin självständighet inom viktig strategisk och kommersiell satellitteknik, såsom navigering, kommunikation eller jordobservationer – både civilt och militärt – samt när det gäller tillgång till rymden. EU:s möjlighet att välja mellan olika politiska alternativ och dess viktiga industriella roll inom detta strategiska högteknologiska område skulle riskeras, och EU skulle bli beroende av andra. Detta skulle i sin tur kunna leda till att EU förlorade sin ställning inom kommersiella sektorer och tjänsteområden som är beroende av kapacitet i rymden.

8.3. Behovet av en dynamisk rymdpolitik

En dynamisk långsiktig europeisk rymdpolitik – som förespråkas i kommissionens och ESA:s gemensamma strategi – bör ha vissa huvudpunkter:

Galileo: Nu när Europeiska unionens råd har gett grönt ljus för Galileo är nästa steg att se till att infrastrukturen byggs färdigt och att man sedan börjar driva och utnyttja systemet. Man måste verkligen vara uppmärksam under projektets genomförande och tydligt identifiera behov av ytterligare infrastruktur samt definiera tjänster för projektet, med avseende på det offentliga finansieringen av infrastrukturen och branschens deltagande på tjänsteområdet.

Galileo kommer att innebära en rad fördelar för flyg- och rymdindustrierna och för den europeiska ekonomin som helhet samt medföra att EU:s industri ligger längst fram i den rymdtekniska utvecklingen. Systemet kommer också att tillhandahålla ett världsomfattande driftssystem som kompletterar andra befintliga navigeringssystem, som vid behov skulle kunna utgöra en säker reservutväg.

GMES: Detta viktiga initiativ bör utvecklas snabbt, så att EU får en oberoende, självständig och funktionsduglig global övervakningskapacitet för miljö- och säkerhetsrelaterade bevakningsbehov.

Ett fullständigt GMES-program måste upprättas senast i början av 2004, i enlighet med rådets resolution från december 2001, om man skall kunna uppnå målet om en funktionsduglig och varaktig kapacitet senast år 2008. Som ett första steg krävs det tidiga storskaliga prototyper som skapas genom nätverk mellan rymdinfrastruktur och annan infrastruktur, med stöd av de medel som krävs för det europeiska ramprogrammet för forskning och ESA:s program och med hjälp av åtgärder för att upprätta en lämplig institutionell struktur för insamling och tillhandahållande av rymdrelaterad information för miljö- och säkerhetsområdet.

Att uppfylla EU:s säkerhetsmål: Rymdtillämpningar kan stödja flera av den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitikens olika mål, som ett komplement till medlemsstaternas egna resurser, t.ex. informationsinsamling, kommunikation och verifiering. Men en integrerad strategi kommer att bli nödvändig för samtliga berörda parter – medlemsstaterna, Europeiska kommissionen, rådet och Nato – om enskild eller delad kapacitet skall kunna utvecklas. Prioriteringarna är följande:

- Att utnyttja befintlig och planerad infrastruktur, som i huvudsak är nationell men som även innefattar EU:s satellitcentrum, för att stödja Petersberguppdragen för humanitärt bistånd, räddningsinsatser och fredsbevarande operationer. GMES:s säkerhetskomponenter skulle kunna anslås till detta mål.
- Att fortsätta att bygga upp EU:s informationskapacitet på området försvar och säkerhet i rymden för övervakning, rekognoscering, ledning och kontroll, telekommunikationer och positionsbestämning, genom att dra fördel av Europas rymdtillgångar och bredda satellitcentrumets försöksverksamhet.
- Att uppmuntra Nato till att överväga en europeisk lösning när alliansen skall fylla sina behov av militära telekommunikationssatelliter och uppskjutningsteknik.

Rymdvetenskap och FoU: Rymdvetenskapen bör stödjas. Det gäller rymdforskning, geovetenskaper och mikrogravitationsvetenskaper, t.ex. bioteknisk forskning, liksom rymdvetenskapliga tillämpningar baserade på bl.a. innovativ databehandling och modeller för att utveckla nya operativa rymduppdrag och rymdtjänster. Rymdorganisationerna och EU bör stödja storskaliga demonstratorer med olika typer av rymd- och markteknik.

Att bibehålla den europeiska uppskjutningskapaciteten: En oberoende och konkurrenskraftig uppskjutningskapacitet för att ge tillgång till rymden är en nödvändig förutsättning för att åstadkomma en konsoliderad europeisk rymdpolitik och framgångsrikt utnyttja rymden. På grund av det påtagligt minskade antalet satellituppskjutningar för telekommunikationssektorn – vilka utgör den största delen av Arianes marknad – är de kommersiella uppskjutningarna i kombination med de begränsade uppskjutningskontrakten med Europas regeringar inte tillräckliga för att upprätthålla Ariane-systemets lönsamhet. Offentligt stöd från ESA och EU:s medlemsstater är därför ytterst viktigt för uppgradering av

Arianes bärraketer, ny utveckling och uppskjutningsanläggningar, samtidigt som branschen arbetar för att minska kostnaderna och effektivisera produktionen. Snabba insatser på europeisk nivå är nödvändiga om EU skall kunna konkurrera på lika villkor med den offentligfinansierade amerikanska bärraketsindustrin.

Kommissionens och ESA:s ramar: Efter att ha utformat en övergripande strategi för medellång och lång sikt måste kommissionen och ESA genomföra den så snart som möjligt. För att fastställa ett europeiskt rymdprogram måste kommissionen och ESA också utveckla en långsiktig strategi med lämplig finansiering, genom att inrätta lämpliga institutionella mekanismer med full hänsyn till användarnas behov samt skapa insyn för användare, investerare och tredje länder.

STAR 21-gruppens rekommendationer för rymdsektorn

- Utveckla en konsoliderad europeisk rymdpolitik i linje med ESA:s/Europeiska kommissionens meddelande om rymden, så att den innefattar en handlingsplan och har lämplig finansiering.
- Börja utnyttja Galileo enligt tidtabellen, genom att anslå tillräckliga resurser för världsomfattande främjande och utveckling av verksamheter i senare produktionsled, genom att ge den privata sektorn möjlighet att delta i ett tidigt skede.
- Utveckla GMES för att garantera en oberoende kapacitet till global övervakning, genom ett betydande stöd från Europeiska kommissionens och ESA:s program.
- Utveckla en helt Europabaserad försvars- och säkerhetskapacitet i rymden för övervakning, rekognoscering samt ledning/kontroll, inklusive telekommunikationer och positionsbestämning.
- Anpassa det offentliga stödet så att EU kan upprätthålla sin oberoende och konkurrenskraftiga tillgång till rymden.
- Anpassa det offentliga stödet till rymdvetenskap och utveckling av rymdvetenskapliga tillämpningar.
- Stödja storskaliga demonstratorer med olika typer av rymd- och markteknik.

9. AVSLUTANDE ANMÄRKNINGAR

Den rådgivande gruppen för flyg- och rymdsektorn anser att Europas flyg- och rymdsektor befinner sig i ett kritiskt skede. Branschen måste arbeta med ett långsiktigt perspektiv på 20–30 år. De politiska ramar som fastställs i dag och de resurser som anslås nu kommer därför att avgöra industrins framtidsutsikter och resultat för flera årtionden framöver. Om EU skall kunna förbli ett blomstrande och viktigt forskningscentrum för flyg- och rymdindustrin på en intensivt konkurrensutsatt världsmarknad, där amerikanska företag gynnas av en enorm hemmamarknad och kraftigt statligt stöd, måste det finnas jämförbara möjligheter på europeisk nivå som står i samklang med EU:s mål. Annars riskerar EU att förlora mycket viktig kapacitet.

Detta innebär inte att EU bör sträva efter att uppnå de amerikanska utgiftsnivåerna för flyg- och rymdindustrin och försvarsområdet. Dessa utgiftsnivåer kommer med nödvändighet att skilja sig åt, beroende på olika strategiska visioner, mål och prioriteringar samt valet av medel

för att uppnå dessa mål. Men när unionen skall fatta politiska beslut om sin roll och sitt inflytande i världen, kan den inte bortse från sin förmåga att garantera de resurser och den kapacitet som krävs för att förverkliga dessa mål. En konkurrenskraftig europeisk flyg- och rymdindustri är avgörande om dessa medel och denna kapacitet skall kunna tillhandahållas.

Den rådgivande gruppen vill ha så bred respons som möjligt på analysen och rekommendationerna i denna rapport. Vi ser särskilt fram emot reaktioner från dem som har störst förutsättningar att genomföra dessa rekommendationer, nämligen medlemsstaterna och gemenskapens institutioner. Gruppen står redo att med hjälp av dessa reaktioner och andra relevanta inlägg komma med nya bidrag till diskussionen.

9.1. SAMMANFATTNING AV STAR 21-GRUPPENS REKOMMENDATIONER:

Konkurrensen på världsmarknaderna

- Garantera lika spelregler för alla, så att den europeiska industrin kan konkurrera på världsmarknaderna på rättvisa villkor.
- Underlätta tillträdet till världsmarknaderna, särskilt den amerikanska marknaden.
- Sträva efter bredare avtal för att förenkla exportkontrollerna av produkter med amerikanska komponenter.
- Garantera rättvist, ömsesidigt tillträde till marknader.
- Fortsätta att utveckla internationella samarbetsprogram.

Den europeiska flyg- och rymdindustrins verksamhetsmiljö

- Vid tillämpningen av konkurrenspolitiken bör även i fortsättningen hänsyn tas till flyg- och rymdindustrins särdrag, särskilt inom den försvarsrelaterade sektorn.
- Effekterna av olika beskattningssystem bör analyseras för att främja innovationen internationellt. Möjligheter att använda skatteincitament och andra incitament för att främja innovationen i hela Europa bör övervägas, om nödvändigt genom samordnade nationella åtgärder för att undvika snedvriden konkurrens.
- Utbildningsbehoven hos en långsiktig och kompetent arbetsstyrka bör erkännas.
- Gränsöverskridande rörlighet för personal bör underlättas samt de nuvarande problemen lösas, särskilt de som rör socialförsäkringssystem och säkerhetsundersökningar inom ramen för försvarsprojekt.
- Praktiska utbildningsprogram bör utvecklas i kandidatländerna för att påskynda den industriella integrationen.
- Viktiga aktörer bör definiera långsiktiga prioriteringar för civil luftfartsforskning. Framtida forskningsprogram på europeisk, nationell, regional och industriell nivå kräver bättre samordning och, där så är lämpligt, gemensam planering.
- Tillräckliga allmänna resurser bör anslås för att upprätthålla en långsiktig strategi för civil luftfartsforskning, vilket kräver att alla källor – både offentliga och privata – gör en uppskattad total investering på 100 miljarder euro under de kommande 20 åren.

EU:s styrning av den civila luftfarten

Det finns ett akut behov av en stark europeisk organisation som kan främja sektorns övergripande intressen. EU:s inflytande måste utsträckas bortom unionens gränser, i samarbete med världens regleringsorgan inom luftfarten. Viktiga rekommendationer för att uppnå dessa mål är följande:

- *Civil luftfartsmyndighet:* Europeiska unionen måste ta på sig rollen som politisk beslutsfattare och reglerare på samtliga områden inom den civila luftfarten, genom att tala med en enda röst å EU:s vägnar i alla relevanta internationella organisationer, framför allt ICAO. Detta bör i sista hand leda till att gemenskapen blir medlem i dessa organ, tillsammans med medlemsstaterna. Fulla befogenheter för den europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA och ett snabbt utvidgat ansvarsområde är ett första steg i den riktningen.
- *Flygledning:* En generalplan för ett gemensamt europeiskt luftrum bör utvecklas inom de ramar som för närvarande diskuteras i Europaparlamentet och rådet.

EU:s livsviktiga behov av kapacitet på säkerhets- och försvarsområdet

- Slutmål: en europeisk rustningspolitik som skall ge struktur åt de europeiska marknaderna för försvars- och säkerhetsutrustning och möjliggöra en varaktig och konkurrenskraftig teknisk och industriell bas.
- Harmonisering av militära krav samt planering av upphandlingsbudgetar och vapenanskaffning.
- Ökade och mer effektivt använda resurser, i kombination med uppmuntran av europeiska samarbetsprogram och effektivare uppgiftsfördelning mellan medlemsstaterna.
- Mer sammanhängande utgifter för försvarsforskning mellan medlemsstaterna.
- Insatser för att etablera en europeisk marknad för försvarsmateriel och ett rustningsorgan med ansvar för ett stort antal områden som har anknytning till anskaffning, gemensam forskning och utveckling, upphandling av lagerprodukter osv.
- Främjande av EU-omfattande insatser, i likhet med ramavtalet om omstruktureringen av den europeiska försvarsindustrin.
- Minskade klyftor, vilka har identifierats i det europeiska huvudmålet och i de kollektiva kapacitetsmålen.

Att säkra Europas roll i rymden

- Utveckla en konsoliderad europeisk rymdpolitik i linje med ESA:s/Europeiska kommissionens meddelande om rymden, så att den har en handlingsplan och finansieras på lämpligt .
- Börja använda Galileo enligt tidtabellen, genom att anslå tillräckliga resurser för världsomfattande främjande och utveckling av verksamheter i senare produktionsled, genom att ge den privata sektorn möjlighet att delta i ett tidigt skede.

- Utveckla GMES för att garantera en oberoende kapacitet till global övervakning, genom ett betydande stöd från Europeiska kommissionens och ESA:s program.
- Utveckla en helt Europabaserad försvars- och säkerhetskapacitet i rymden för övervakning, rekognoscering samt ledning/kontroll, inklusive telekommunikationer och positionsbestämning.
- Anpassa det offentliga stödet så att EU kan upprätthålla sin oberoende och konkurrenskraftiga tillgång till rymden.
- Anpassa det offentliga stödet till rymdvetenskap och utveckling av rymdvetenskapliga tillämpningar.
- Stödja storskaliga demonstratorer med olika typer av rymd- och markteknik.