



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.10.2003
KOM(2003) 600 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Et fast grundlag for luft- og rumfartsindustrien- opfølgning af STAR 21-rapporten

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

Et fast grundlag for luft- og rumfartsindustrien- opfølgning af STAR 21-rapporten

1. INDLEDNING

Den Europæiske Union har gennem de seneste år opstillet klare målsætninger for bestræbelserne på at forbedre befolkningens sikkerhed og økonomiske velfærd. Det Europæiske Råd konstaterede på mødet i Köln at der kræves en vedvarende indsats hvis det skal lykkes at skabe et industrielt og teknologisk forsvarsgrundlag som er så konkurrencedygtigt og dynamisk at EU kan reagere når der opstår internationale kriser. På mødet i Lissabon opstillede stats- og regeringscheferne det mål at EU i løbet af det næste tiår skulle udvikles til verdens mest konkurrencedygtige og dynamiske videnbaserede samfund. Denne målsætning blev yderligere underbygget Rådet da det på mødet i Lissabon opfordrede til at sætte skub i EU's generelle indsats inden for F&U og innovation. Og endelig besluttede Rådet for ganske nylig på sit møde i Thessaloniki at tiden var inde til at tage konkrete skridt på forsvarsområdet.

Europas luft- og rumfartsindustri - som jo er en højteknologisk og højt kvalificeret industri hvis produkter har både civile og militære anvendelsesmuligheder - er yderst velplaceret til at bidrage til realiseringen af disse økonomiske og strategiske målsætninger. Den spiller en vigtig rolle med hensyn til bevarelsen af Europas industrielle og teknologiske kapacitet for så vidt angår transport, kommunikation, observation, sikkerhed og forsvar. En globalt konkurrencedygtigt luft- og rumfartsindustri er et kerneelement i realiseringen af Europas økonomiske og politiske mål.

Europa står nu over for den udfordring det er at opbygge et miljø som kan bevare - eller endda fremme - luft- og rumfartsindustriens konkurrenceevne og på denne måde bidrage til realiseringen af Europas målsætninger. Dette er grunden til at man har oprettet en rådgivende gruppe for rumfartsindustrien. Denne gruppe, som består af højtstående repræsentanter for industrien og medlemmer af Fællesskabets institutioner, er blevet nedsat med det formål at skabe overblik over den europæiske luft- og rumfartsindustriens nuværende politiske og retlige rammer, belyse eventuelle mangler og fremsætte forslag til forbedringer. Gruppen har forelagt en rapport (*En strategisk analyse af luft- og rumfartsindustriens rolle i det 21. århundrede*, se bilaget), hvori den analyserer forholdene og fremsætter anbefalinger med hensyn til hvordan der kan skabes passende markedsmæssige og politiske forhold på dette felt.

Rapporten blev offentliggjort i juli 2002, og den er siden da blevet kommenteret og drøftet ved flere lejligheder. Den har været udgangspunkt for en række vigtige kommissionsinitiativer der influerer på luft- og rumfartssektoren, og den har tjent til at kanalisere sektorens opbakning om Fællesskabets initiativer på området.

Den rådgivende gruppe samledes igen i juni 2003 for at gøre status over udviklingen. Den behandlede forskellige initiativer som Kommissionen havde iværksat, eller som var til behandling i Rådet; den gav udtryk for sin tilfredshed med at Kommissionen lægger stor vægt på at fremskynde realiseringen af de opstillede målsætninger, og fastslog at det er vigtigt at få

indledt en debat med de øvrige EF-institutioner om de overordnede politiske målsætninger på området.

Kommissionens standpunkt med hensyn til luft- og rumfartsindustrien

Gennem det seneste tiår har Kommissionen flere gange slået fast at den betragter luft- og rumfartsindustrien som en nøglesektor der har behov for en støttepolitik hvis dens globale konkurrenceevne skal forbedres. Kommissionen offentliggjorde i 1997 en meddelelse (*Den europæiske luft- og rumfartsindustri: Den globale udfordring må imødegås* - KOM(1997)466) som viser, hvor stort behovet er for en konsolidering inden for den europæiske luft- og rumfartsindustri, og hvor store fremskridt der er gjort på området. Kommissionen, som er enig i at det er nødvendigt at styrke den europæiske industris konkurrenceevne, og i særdeleshed afpasse politikken til de særlige forhold i sektoren, har i en meddelelse (*Industripolitik i et udvidet Europa* - KOM(2002)714) gjort klart at luft- og rumfartsindustrien må betragtes som et særligt eksempel på en sektor hvis aktivitet er underlagt specifikke faktorer, og har samtidig understreget hvor vigtigt det er at EU og medlemsstaterne bakker klart op om en forbedring af denne sektors konkurrenceevne.

Analysen i STAR 21-rapporten viser hvor nødvendigt det er at gøre forsvarsmarkedet mere effektivt da dette er en forudsætning for en yderligere udvikling af luft- og rumfartsindustriens konkurrenceevne. Kommissionen havde allerede i 1997 påpeget hvor store vanskeligheder Europas forsvarsindustri kæmper med, og opfordret til iværksættelse af specifikke foranstaltninger til styrkelse af industriens konkurrenceevne og bevarelse af det teknologiske grundlag (*Gennemførelse af Unionens strategi vedrørende de forsvarsrelaterede industrier* - KOM(1997)583). På det seneste har Kommissionen endvidere vedtaget en ny meddelelse (*Det europæiske forsvar - industri- og markedsspørgsmål* - KOM(2003)113) hvori den understreger at der må skabes et ægte marked for europæisk forsvarsmateriel, ikke mindst på baggrund af den store udvikling der er sket i etableringen af en europæisk sikkerheds- og forsvarspolitik, og den voksende erkendelse af at en forbedring af omkostningseffektiviteten forudsætter at ressourcerne inden for forskning, udvikling og offentlige indkøb samles i én pulje.

I STAR 21-rapporten omtales også de kritiske forhold inden for rumfarten hvor man allerede gennem nogle år har kæmpet med alvorlige vanskeligheder på grund af lavkonjunkturerne på telekommunikationsmarkedet og den skærpede konkurrence på verdensplan. Kommissionen har gjort rede for behovet for et nærmere samarbejde mellem Den Europæiske Rumfartsorganisation (ESA) og EU i meddelelsen *Mod en europæisk rumpolitik* (KOM(2001)718). Kommissionen har endvidere i sin seneste grøn bog (*Europæisk rumpolitik* - (KOM(2003)17)) lanceret en omfattende høring i forening med Den Europæiske Rumfartsorganisation med det formål at få indledt en debat om hvordan EU kan få udbytte af rumfarten på kortere og længere sigt. Dette initiativ forventes senere på året at munde ud i en hvidbog og en handlingsplan.

Et gennemgående tema i disse meddelelser er de fragmenterede politiske rammer om den europæiske luft- og rumfartsindustri og de hermed forbundne ulemper, samt behovet for en bedre indbyrdes overensstemmelse mellem de offentlige foranstaltninger inden for sektoren. Der har i de seneste år været en lovende udvikling både på det industrielle og politiske plan; denne omstændighed har, trods de nuværende vanskelige økonomiske konjunkturer, givet sektoren en stærkere position og stiller, forudsat den varer ved, bedre muligheder i udsigt, ikke mindst inden for sikkerhed og forsvar.

Formålet med denne meddelelse er at gøre rede for hvordan Kommissionen har opfulgt STAR 21-rapportens analyser og de anbefalinger, og hvilke foranstaltninger der må iværksættes for at skabe forhold der kan sikre den europæiske luft- og rumfartsindustri konkurrencedygtighed på længere sigt, og mere generelt henlede de øvrige EU-institutioners opmærksomhed på disse vigtige aspekter.

2. DEN EUROPÆISKE LUFT- OG RUMFARTSINDUSTRI

Bygning af store civile fly repræsenterer et årligt beløb på 20 mia. EUR og er dermed den største enkeltpost i den europæiske luftfartsindustri omsætning. Markedet er cyklisk da det afhænger af luftfartsselskabernes købedispositioner, og disse varierer meget, ikke mindst i tider med usikre økonomiske udsigter og bekymring over usikre forhold på verdensplan. Hvad forsvarsmateriel angår, bestemmes efterspørgslen af landenes forsvarsbudgetter og anskaffelsespolitik, og disse forhold afhænger igen af den geopolitiske udvikling og ændringer i vurderingen af hvad der udgør en trussel. Da der er mange fællestræk mellem civile og militære produkter, er det vigtigt for industrien at forholdene i begge disse markedssegmenter er så forudsigelige og så stabile som muligt. Stabilitet fremmer en optimal udnyttelse af videnbasen og de faglige, menneskelige og finansielle ressourcer, og bidrager til at udjævne en svingende efterspørgsel når der er periodiske vanskeligheder i én af disse sektorer.

Hvad specifikke aspekter angår, kan det anføres at de vigtigste faktorer for den fremtidige udvikling i denne europæiske sektor er den generelle markedsudvikling for store civile fly og Airbus' konkurrenceevne. Både den generelle økonomiske afmatning, terroristtruslen, krisen i Irak og SARS har virket dæmpende på markedet. Airbus er imidlertid ikke blevet slet så hårdt ramt som virksomhedens største internationale konkurrent, Boeing, og virksomheden har af denne grund kunnet øge sin markedsandel med det nuværende produktudvalg således at den nu stort set svarer til Boeings. Disse resultater kan endda blive endnu bedre hvis udviklingen og markedsføringen af et nyt superjumbo-fly, A380, krones med held; dette fly forventes sat i drift i 2006.

Hvad angår forsvarsaspektet er der kun få nye programmer, både i og uden for Europa. Det forventes at bygningen af det amerikanske kampfly *Joint Strike Fighter* - alt under forudsætning af at dette arbejde afsluttes som planlagt - bliver det program der får den største indflydelse på kampflyindustrien i de kommende år, og at mulighederne for at udvikle nyt europæisk materiel inden for dette markedssegment indskrænkes som følge heraf. Den europæiske luftfartsindustri har skaffet sig en stærk position på verdensmarkedet for helikoptere, og den har god ekspertise med hensyn til bygning missiler og ubemandede fly.

Den omstændighed at der mangler faste rammer på europæisk plan, er imidlertid til skade for industrien. For eksempel hvad angår militære transportfly, kan det nævnes at proceduren for indkøb af Airbus A400M har været både kompliceret og besværlig. Hvad angår missiler, har der været tilsvarende problemer i forbindelse med beslutningsprocessen omkring den fremtidige ammunition for *Eurofighter Typhoon* flyet. Omstændigheder af denne art tvinger europæiske virksomheder til at satse på USA's meget større forsvarsmarked og til at indgå alliancer for overhovedet at få adgang til så store og så langfristede kontrakter at virksomhederne kan være sikre på stabile indtægter og et acceptabelt afkast til aktionærene.

Inden for rumfartssektoren har den faldende efterspørgsel efter satellitkommunikation influeret negativt på bygning og opsendelse af satellitter. Der forventes ikke nogen større forbedring heri i løbet af de kommende år. Ordreudgangen har udløst en alvorlig krise i den

europæiske rumfartsindustri som traditionelt er mere afhængig af det kommercielle marked end konkurrenterne. Der er ydermere det forhold på opsendelsesmarkedet at den allerede meget skarpe internationale konkurrence fra USA, Rusland, Kina og Japan kan forventes at blive yderligere skærpet nu hvor USA's militær har udviklet raketter (Delta 4 og Delta 5) som giver mulighed for at udbyde et større antal opsendelser på det kommercielle marked.

Generelle konsekvenser

Det er stadig nødvendigt med yderligere fremskridt i arbejdet på at opbygge en stærk europæisk dimension inden for vigtige markedssegmenter såsom forsvar og rumfart hvis Europa skal bevare en konkurrencedygtig rumfartsindustri på længere sigt. De positive erfaringer med Airbus inden for markedet for civile fly kan tjene som forbillede for andre dele af sektoren. En omstrukturering af industrien og tilrettelæggelse af fælles programmer inden for afpassede tværopæiske politiske rammer er forudsætningen for fremtidig succes inden for hele luft- og rumfartsindustrien.

3. STAR 21-INITIATIVET

Oprettelse af en rådgivende gruppe for luft- og rumfartsindustrien

I 2001 blev der oprettet en rådgivende gruppe for luft- og rumfartsindustrien med det formål at analysere de politiske og regulatoriske rammer for Europas luft- og rumfartsindustri, at belyse mangler og fremsætte forslag til forbedringer. Gruppen er sammensat af syv direktører fra luft- og rumfartsindustrien, fem medlemmer af EF-kommissionen, Rådets højtstående repræsentant for den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik samt to medlemmer af Europa-Parlamentet. Gruppen forelagde resultater af sine undersøgelser for Kommissionens formand i juli 2002. Den gjorde status over arbejdet i juni 2003.

Resultaterne af undersøgelsen i STAR 21-rapporten

Den vigtigste konklusion af STAR 21-rapporten - bortset fra konstateringen af at der er gjort fremskridt på en række felter, og herunder transportpolitikken - er at de nuværende politiske og regulatoriske rammer må forbedres hvis der skal slås bro over kløften mellem Europas politiske og økonomiske ambitioner og evnen til at levere det ønskede resultat. Der peges i rapporten på en række områder hvor EU's institutioner, medlemstaterne og industrien selv kan gøre noget for at sikre Europas stilling som producent af luft- og rumfartsprodukter af verdensklasse.

Rapportens forfattere understreger behovet for en bedre indbyrdes afstemning og integrering af de forskellige politiske virkemidler. De opfordrer til at sørge for bedre adgang til tredjelands markeder og en bedre udnyttelse af samhandelsaftaler, at give luft- og rumfartsindustriens personale bedre mobilitet, at sikre en bedre samordning af F&U-indsatsen ikke mindst på forsvarsområdet, at lade EU tage teten med hensyn til regulering af hele den civile luftfart, at afslutte indførelsen af et fælles europæisk luftrum, og at sikre et tættere samarbejde mellem EU og Den Europæiske Rumfartsorganisation bl.a. med henblik på bedre støtte til initiativer såsom Galileo og den europæiske rumfartsstrategi.

Det konkluderedes i rapporten at der på mange af disse områder, f.eks. med hensyn til koordineringen af den civile luftfartsforskning og regulering af den civile luftfart, kunne forventes - og i nogle tilfælde allerede var gjort - solide fremskridt ved iværksættelse af de foreslåede foranstaltninger.

Det fremgår af rapporten at det mest presserende behov for ændring er at finde på forsvarsområdet, i første række i forbindelse med de øgede omkostninger som følge af Europas fragmenterede politiske beslutninger og den nationalt orienterede fordeling af ressourcerne. Det påpeges at de nuværende forhold skader den europæiske luft- og rumfartsindustri konkurrenceevne og bringer realiseringen af den europæiske sikkerheds- og forsvarspolitik i fare, og man tilskynder derfor til at sørge for hurtige fremskridt på området, bl.a. for at sikre sig at man ikke afskærer sig fra fremtidige politiske løsningsmodeller med hensyn til Europas sikkerhedsbehov på længere sigt.

4. VIGTIGE ASPEKTER AF KOMMISSIONENS STANDPUNKT

Kommissionen hilser med tilfredshed det arbejde som er udført af den rådgivende gruppe for luft- og rumfartsindustrien. Gruppens rapport er et vigtigt bidrag i arbejdet på at undersøge hvor den europæiske luft- og rumfartsindustri nuværende rammer er mangelfulde, og finde midler til at sikre denne industri konkurrenceevne på verdensplan. Anbefalingerne i rapporten dækker en bred vifte af forskellige aspekter, af større eller mindre betydning og mere eller mindre hastende; de giver samtidig en klar idé om hvor det er vigtigst at sætte ind. Kommissionen bakker fuldt op om rapportens hovedkonklusion, der er at en luft- og rumfartsindustri som har konsolideret sig på europæisk plan, har brug for afpassede politiske rammer med europæisk sigte. Kommissionen vil derfor fortsat udnytte sine beføjelser med henblik på at bidrage til en yderligere udvikling af disse rammer og gøre sig til talsmand for denne udvikling hvor den har mulighed herfor.

Der er gjort en god indsats - og der har da også allerede været fremskridt - i arbejdet på at komme den historisk betingede opsplitning af luft- og rumfartsindustrien til livs. Bestræbelserne på at skabe mere europæiske rammer er længere fremme på det civile område end på forsvarsområdet. Det forholder sig imidlertid sådan, som understreget i STAR 21-rapporten, at den civile og den militære side afhænger af hinanden med hensyn til sikring af konkurrencedygtigheden. Der er en risiko for at europæiske virksomheder på grund af mangelen på et stort fælles hjemmemarked for forsvarsrelateret luft- og rumfartsmateriel og -forskning vil blive stadig mere tiltrukket af USA's meget større marked da dette giver dem bedre muligheder for at vokse og erhverve sig ekspertise på en lang række felter.

Kommissionen er overbevist om at der må iværksættes effektive foranstaltninger til opfølgning af STAR 21-rapportens vigtigste anbefalinger hvis man på længere sigt skal garantere den europæiske luft- og rumfartsindustri konkurrenceevne, ikke mindst hvad angår anbefalingerne vedrørende forsvar, rumfart, forskning, markedsadgang og EU's regulering af den civile luftfart.

Forsvaret

Forsvarsområdet indebærer de største muligheder og har det største behov for fremskridt. Her mangler nemlig stadig en af de mest grundlæggende forudsætninger for en konkurrencedygtig EU-industri: et effektivt indre marked.

Der er mange historiske årsager til at en national orientering stadig dominerer hvad angår forsvaret:

- Staten er industriens eneste kunde. Den er alene bestemmende for behovet for forsvarsmateriel, og den fastlægger de operationelle krav og tekniske specifikationer.

Enhver produktion af eller handel med våben er underlagt myndighedernes godkendelse.

- Efterspørgslen afhænger på længere sigt af hvilke trusler der gør sig gældende, og hvor alvorligt de tages, og dette influerer på vurderingen af behovene og budgetplanlægningen. De forskellige stater ser forskelligt på forholdene og reagerer og implementerer deres politik på forskellig måde.
- En optimal udnyttelse af midlerne er ikke det eneste kriterium i indkøbspolitikken, andre vigtige faktorer er spørgsmålet om kompensationskrav, og herunder industrisamarbejdsaftaler, forsyningssikkerhed og strategiske overvejelser.
- Forholdet mellem myndighederne og virksomhederne inden for luft- og rumfartsindustrien er meget forskelligt fra den ene stat til den anden, bl.a. hvad angår graden af statseje, finansiering af F&U, indkøbspolitik mv.
- Og endelig er der den omstændighed at hensynet til forsvaret forudsætter en fortrolig behandling af militær information og en langt større forsyningssikkerhed end normalt mellem kunde og leverandører.

I årenes løb har medlemsstaternes modvilje mod at føre en fælles europæisk politik til forbedring af forsvarssektorens effektivitet påført denne industri et alvorligt handicap i forhold til konkurrenterne, ikke mindst i USA, idet amerikanske virksomheder takket være det amerikanske sikkerheds- og forsvarsbudgets opbygning og størrelse har meget bedre muligheder for at udvikle nye produkter og opnå stordriftsfordele.

At man i EU er så tilbageholdende med at samle sine ressourcer i én pulje står i skærende kontrast til EU's ambitioner om at opbygge en europæisk sikkerheds- og forsvarspolitik. På grund af de stramme forsvarsbudgetter i alle medlemsstater afhænger realiseringen af målsætningerne i denne politik bl.a. af om det lykkes at forbedre indkøb og produktion af forsvarsmateriel. EU bruger ikke blot langt færre midler på forsvaret end USA, men markedsopsplitningen medfører en yderligere begrænsning af den operationelle kapacitet.

De hurtige ændringer som må gennemføres forudsætter at medlemsstaterne anlægger en mere europæisk holdning; dette er naturligt både på grund af deres opbakning om en europæisk sikkerheds- og forsvarspolitik og forsvarsindustriens tværnationale karakter. Efter Kommissionens opfattelse kan der kun opnås væsentlige fremskridt ved at man skaber et forsvarsmaterielmarked med mere ensartede interne forhold, og ved at man sørger for at politikken for offentlige indkøb tilgodeser de specifikke forsvarsovervejelser som der blev gjort rede for i meddelelsen af marts 2003.

Kommissionen noterer sig i denne forbindelse at den voksende opbakning om den europæiske dimension også afspejles i det europæiske konvents forfatningsudkast idet medlemsstaterne heri opfordres til gradvis at forbedre deres militære kapacitet, og tilskyndes til at oprette et europæisk agentur for våben, forskning og militær kapacitet; tanker er at det skal fastslå de operationelle krav, foreslå foranstaltninger til opfyldning af disse krav, medvirke ved undersøgelsen af hvilke foranstaltninger der må iværksættes for at styrke forsvarssektorens industrielle og teknologiske basis, og i givet fald realiseringen heraf, deltage i udarbejdelsen af en europæisk politik vedrørende kapacitet og våben, samt bistå Rådet ved vurderingen af hvor meget den militære kapacitet er blevet forbedret.

Denne politik blev yderligere uddybet på Det Europæiske Råds møde i Thessaloniki, hvor der var opbakning om oprettelsen af et sådant tværstatsligt agentur i 2004.

Rumfart

Der har længe været et behov for en europæisk rumfartspolitik, og konstateringen heraf var baggrunden for oprettelsen af Den Europæiske Rumfartsorganisation (ESA) i 1975. De individuelle stater har samlet store dele af deres civile rumfartsaktivitet i én pulje under ESA. Takket være ESA-programmerne og de enkelte landes indsats har Europa kunnet etablere en betragtelig rumfartskapacitet samt industrikapacitet til opsendelse og bygning af satellitter af verdensklasse.

Europas militære rumfartsprogrammer er imidlertid generelt blevet gennemført på nationalt eller bilateralt grundlag; trods det begrænsede budget (kun 7% af det samlede amerikanske budget) har der været adskillige store succeser. Man har drøftet hvordan der kan skaffes større opbakning om europæiske samarbejdsbaserede projekter; sådanne projekter har imidlertid kun resulteret i få succeser, og deres fremtid er stadig usikker. En følge heraf er at der - i modsætning til de civile programmer - endnu ikke er oprettet nogen instans på EU-plan eller fællesnationalt plan til at varetage rumfartsprogrammer på sikkerheds- og forsvarsområdet.

Europas rumfartskapacitet er nu i fare på grund af den kraftige og vedvarende afmatning af det kommercielle marked, og i første række telekommunikationsmarkedet. Tidligere var den europæiske industri i stand til at nå op over den kritiske masse og konkurrere med amerikanske virksomheder takket være sin succes på det kommercielle marked der på daværende tidspunkt var i ekspansion, og det til trods for at de amerikanske virksomheder kunne drage fordel af et langt større og beskyttet institutionelt marked. USA's rumfartspolitik og -lovgivning fortsætter med at influere på landets køb af opsendelseskapacitet og løfteraketter i udlandet.

Hvis man skal bevare den europæiske rumfartsindustri - og den handlefrihed en sådan sikrer - må EU iværksætte en konsolideret industri- og institutionspolitik med sigte på en yderligere integrering af aktiviteterne i rummet. I denne forbindelse spiller implementeringen af Galileo en vigtig rolle. Man har oprettet en fælles forvaltningsstruktur - den såkaldte *Galileo Joint Undertaking* - for at sikre en vellykket gennemførelse af udviklingsfasen (2002-2005). Galileo-projektet er banebrydende både fordi det er det første større offentlige/private partnerskab der er sat i gang på EU-niveau, den første kommercielle idriftsættelse af et verdensomspændende satellitnavigationssystem, og et system som i første række tager sigte på civile brugeres behov. ESA har det tekniske ansvar for materiellet i rummet. En koncessionsordning sikrer at det retlige forhold mellem det offentlige og den private virksomhed som er oprettet med henblik på etablering og drift af Galileo-systemet, er klart defineret.

Sideløbende med gennemførelsen af Galileo-programmet og initiativet til sikring af en global overvågning af miljø- og sikkerhed (GMES), må der gøres indsat på følgende tre områder: forbedring af forholdet mellem ESA og EU, bedre koordinering af civile og militære programmer på europæisk niveau, samt forbedring af ressourcefordelingen da denne er nøglen til en god konkurrenceevne.

Tidligere på året blev der indledt en bred høring af de interesserede parter vedrørende grønbogen om EU's rumfartspolitik; den har lagt fokus på disse spørgsmål i overvejelserne vedrørende EU's rumfartsbehov inden for rammerne af de bredere politiske målsætninger.

Forskning

Der er bred enighed blandt de involverede parter om at koordineringen af den europæiske rumfartsforskning må forbedres. Det fremgår af mange udtalelser, aftaler og fælleserklæringer herom at en sådan koordinering opfattes som en naturlig følge af den større integrering af industrien. Erfaringen har imidlertid vist at en sådan erkendelse af et behov for bedre koordinering ikke i sig selv er nok at få gennemført den fornødne ændring af det komplekse system der anvendes i EU i forbindelse med erhvervelse af luft- og rumfartsteknologi. Der må derfor iværksættes nye ordninger hvis denne fælles målsætning skal realiseres i praksis.

I STAR 21-rapporten anbefalede man en bedre koordinering af luft- og rumfartsforskningen både mellem de forskellige niveauer og mellem de forskellige involverede parter (EU, nationale og regionale myndigheder, institutioner og industrien). Hvad angår forskning i civil luftfart, kan det nævnes at der for nylig er gjort store fremskridt takket være det arbejde der er udført af det rådgivende råd for luftfartsforskning i Europa. Dette råd forelagde i oktober 2002 sine første resultater i form af en dagsorden for den strategiske forskning med henblik på en bedre koordinering af forskningsarbejdet i Europa. Der vil blive truffet yderligere foranstaltninger til realisering af et europæisk forskningsområde i denne sektor.

De samme problemer gør sig gældende på forsvarsområdet, og de bør løses på tilsvarende vis, med en vis tilpasning for at tage hensyn til den omstændighed at de forskellige parter på forsvarsområdet spiller forskellige roller og har forskellige beføjelser. Dette er særlig vigtigt når de europæiske virksomheder søger at konkurrere med amerikanske virksomheder som drager fordel af at USA kan stille meget større beløb til rådighed til forskning i forsvarsanliggender. Det er også aldeles afgørende at medlemsstaterne ikke bare søger at udnytte midlerne bedst muligt, men også tilvejebringer et miljø som kan hjælpe med til at bevare F&U i EU.

På baggrund heraf hilser Kommissionen med tilfredshed at Det Europæiske Råd på mødet i Thessaloniki besluttede at anmode de relevante instanser i Rådet om at gå i gang med at oprette et tværstatsligt agentur under Rådet; dette agentur, som skal etableres i løbet af 2004, og som skal varetage udvikling af forsvarskapacitet, forskning, indkøb og våben, står åbent for alle medlemsstater som ønsker at deltage.

Formålet med agenturet er at udvikle forsvarskapaciteten bl.a. med henblik på kriseafhjælpning, at fremme og udbygge samarbejdet om våben i Europa, at styrke Europas industrielle og teknologiske basis på forsvarsområdet, samt - i givet fald i samarbejde med Fællesskabets forskningsaktivitet - at fremme forskning med henblik på at opnå en førende stilling inden for teknologier som er strategisk vigtige for den fremtidige forsvars- og sikkerhedskapacitet, og på denne måde styrke den europæiske industris potentiale på dette felt.

Reguleringen af den civile luftfart i Europa

I dag forholder det sig således at både virksomheder som producerer civile fly, og luftfartsindustrien opererer på et europæisk eller globalt marked. Det meste af den europæiske regulering er imidlertid stadig organiseret på nationalt plan idet koordineringen varetages af de enkelte staters regering. Denne forældede politik hindrer både industrien og dennes kunder i at få fuld gavn af det indre marked.

På baggrund af manglerne i de fælles luftfartsmyndigheders system (JAA) anbefalede man i STAR 21-rapporten at oprette et europæisk agentur for luftfartssikkerhed (European Aviation

Safety Agency - EASA). Der er allerede gjort store fremskridt på området: Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget Kommissionens forordningsforslag (1592/2002) om det retlige grundlag for et sådant agentur; forordningen trådte i kraft den 7. september 2002. Kommissionen er i gang med at afklare de organisatoriske forhold, og det forventes at agenturet kan begynde at fungere ved udgangen af 2003. Sideløbende hermed fortsætter drøftelserne med USA's føderale luftfartsmyndigheder om hvordan man sikrer en gensidig anerkendelse af certifikater uanset om de er udstedt på den ene eller den anden side af Atlanten.

Flycertificering er imidlertid kun et af flere vigtige elementer i tilvejebringelsen af passende rammer for den civile luftfart i Europa. Der må også gøres en indsats hvad angår andre elementer såsom luftfartens sikkerhed. Sikkerhedsproblemer bør løses på europæisk niveau fordi ruterne ligger så tæt og de enkelte landes net er så afhængige af hinanden.

Nøglen til en effektiv afstemning mellem den europæiske regulering og behovene på verdensplan ligger i Fællesskabets aktive deltagelse i internationale organisationer, og i første række i *Organisation for International Civil Luftfart* (ICAO). Den nuværende mangel på et effektivt forsvar for europæiske standarder er en hæmsko for den europæiske luft- og rumfartsindustri konkurrenceevne. Fællesskabets involvering er af afgørende betydning for programmer som Galileo og udvikling af teknologi til styring af flytrafikken.

Realiseringen af ét fælles europæisk luftrum forudsætter store teknologiske ændringer og investering i modernisering og konsolidering af trafikstyringsinfrastrukturene og de hermed forbundne serviceydelser. Større fleksibilitet i udnyttelse af Europas luftrum kræver at man skaber en mere effektiv civil/militær kontaktflade. En sådan udvikling kunne eventuelt også virke fremmende på harmoniseringen af de militære krav.

Hensynet til miljøet lægger stort pres på udvikling af sikrere og mindre forurenende fly. Kommissionen og medlemsstaterne må styrke deres deltagelse i de miljødrøftelser der føres på globalt plan. Luft- og rumfartsindustrien bør søge at udnytte teknologiske forbedringer til at opnå den rette balance mellem miljøhensynet og den forventede trafikstigning.

Hvad angår luftfartsaftaler har Den Europæiske Domstol for nylig afsagt dom om at de enkelte medlemsstaters nuværende bilaterale luftfartsaftaler krænker Fællesskabets beføjelser på flere vigtige områder. Domstolen pegede på tre områder hvor kun Fællesskabet har beføjelse: lufthavnenes landings/start-intervaller, edb-baserede reservationssystemer og takster og priser inden for Fællesskabet.

På baggrund af disse og forskellige andre omstændigheder som klart taler til fordel for en EU-baseret politik for luftfartsaftaler, vedtog Rådet den 5. juni 2003 en pakkeløsning som giver Kommissionen ansvaret for gennemførelsen af vigtige luftfartsforhandlinger, samt et mandat til at indlede forhandlinger om en ny aftale for luftfarten over Atlanten.

Der må gennemføres en konsolidering inden for den europæiske luftfartsindustri hvis den skal kunne konkurrere på globalt plan. Den nye fællesskabspolitik for omdefinering af internationale relationer for alle medlemsstater vil virke fremmende på konsolideringsprocessen. En yderligere liberalisering af luftfartsmarkedet på verdensplan vil også bidrage til at øge den europæiske luftfartsindustri muligheder. En skærpet konkurrence vil endvidere bidrage til lavere driftsomkostninger, f.eks. gennem anvendelse af mindre energikrævende fly.

Kommissionen hilser denne udvikling velkommen og vil fortsætte med at gennemføre foranstaltninger til sikring af et ensartet lovgivningsmiljø, dvs. et miljø som både garanterer et højt sikkerhedsniveau og forbedring af den europæiske industris konkurrenceevne.

Markedsadgang

Luft- og rumfartsindustrien arbejder inden for et verdensomspændende marked og er dermed afhængig af at gælder samme regler for alle inden for den internationale samhandel og med hensyn til adgangen til markedet.

Handelen med store civile fly reguleres gennem et system med bilaterale og multilaterale aftaler. EU's og USA's bilaterale 1992-aftale om handel med store civile fly regulerer specifikt forskellige former for statsstøtte, og herunder også støtte til forskning og udvikling, samt tilbagebetalingspligtig støtte til igangsættelse af nye programmer. EU har overholdt de forpligtelser der følger af 1992-aftalen, og vil også fremover holde sig til denne, men den støtte der ydes i USA, har regelmæssigt overskredet det niveau der er fastsat i aftalen. Kommissionen har kritiseret denne overtrædelse i de bilaterale konsultationer der afholdes som led i aftalen, og den vil også fremover fortsætte med nøje at overvåge forholdene for at sikre en åben og redelig konkurrence på dette vigtige marked.

USA's nuværende lovgivning medfører to specifikke vanskeligheder for de europæiske virksomheder hvad angår *adgangen til markedet for forsvarsmateriel*: For det første er det meget vanskeligt at trænge ind på det amerikanske forsvarsudstyrsmarked:

- USA's restriktioner på offentlige indkøb af udenlandsk forsvarsmateriel gør det vanskeligt for den europæiske industris at få adgang til det amerikanske marked. Den amerikanske kongres har for nylig fremsat forslag om en yderligere skærpelse af disse restriktioner, på trods af forsvarsministeriets modstand herimod. En sådan ændring ville endvidere være i modstrid med de tilsagn som USA har afgivet som led i Verdenshandelsorganisationens aftale af 1994 om offentlige indkøb. Hertil kommer at overholdelsen af USA's sikkerhedsregulativer resulterer i en tung bureaukratisk byrde. Dette virker som en kraftig hæmsko på udenlandske kontrahenters deltagelse i amerikanske programmer.
- USA fører en meget restriktiv politik for amerikanske forsvarsvirksomheders samarbejde med udenlandske virksomheder. Hertil kommer at de amerikanske sikkerhedskrav lægger retlige hindringer i vejen for fusioner og andre former for virksomhedssamarbejde.

Disse restriktioner er en stor del af forklaringen på at EU's og USA's indbyrdes handelsbalance på forsvarsområdet er i De Forenede Staters favør, idet 24% af det forsvarsmateriel som indkøbes af det offentlige, er af amerikansk oprindelse, hvorimod kun 0,5% af USA's offentlige indkøb er af europæisk oprindelse.

For det andet kan USA's myndigheder blokere udførsel af europæisk materiel til tredjelande hvis det indeholder komponenter som omfattes af USA's regulativer. Disse regulativer er mere vidtrækkende og mindre fleksible end det europæiske system.

Den handlingsplan der blev vedtaget i Thessaloniki for at imødegå spredning af masseødelæggelsesvåben, omfatter en række foranstaltninger til effektivisering af EU's kontrol med udførslen af materiel med både civile og militære anvendelsesmuligheder. Det er meget vigtigt at disse foranstaltninger iværksættes hurtigt hvis USA's tillid til Europa skal

øges. Kommissionen har allerede forelagt Rådet et forslag til gennemførelse af nævnte handlingsplan vedrørende kontrol med udførsel af materiel med dobbelt anvendelsesformål.

En af USA's egne instanser, *Commission on the Future of the United States Aerospace Industry*, fremhævede i en rapport i november 2002 denne politiks negative virkninger på den amerikanske industri. Nævnte kommission anbefalede at USA skulle slække på sine restriktioner over for udenlandske virksomheder som ønsker at overtage amerikanske virksomheder der fremstiller forsvarsmateriel, og konkluderede videre at *de amerikanske regler for offentlige indkøb burde moderniseres med henblik på at fremme et større samarbejde med - og i visse tilfælde offentlige indkøb fra - virksomheder etableret uden for USA*. Med hensyn til integrering af kommercielle komponenter i militært materiel anbefalede rapportens forfattere en generel tilladelse *også i tilfælde hvor materiellet leveres af ikke-amerikanske virksomheder, eller hvor udenlandske statsborgere har deltaget i produktionen*.

Kommissionen kom også ind på spørgsmålet om de problemer som eksportkontrolordningen medfører for industrien. Den udtalte at *eksportkontrol i dag giver meget lidt sikkerhed og medfører en meget stor ineffektivitet, og tilføjede at en sådan kontrol underminerer systemudviklingssamarbejdet med virksomheder i allierede lande, og influerer negativt på et af den militære planlægnings hovedmål gennem de sidste 30 år, nemlig interoperabilitet inden for alliancen*. Til imødegåelse heraf foreslog kommissionen et *samarbejde med vore allierede om en definition af hvad der udgør kritisk teknologi og finde løsninger på hvordan en sådan teknologi kan beskyttes*.

Forsvarssamarbejdet på tværs af Atlanten er blevet ansporet af industriens konsolidering og udviklingen i retning af færre, men teknologisk mere sofistikerede og mere becostelige programmer; et tættere industrielt samarbejde over Atlanten er også en naturlig følge af implementeringen af en fælles forsvarskapacitet.

Kommissionen hilser med tilfredshed de positive signaler fra USA og støtter alle transatlantiske initiativer der tilsigter en hurtig gennemførelse af de nødvendige ændringer, men mener stadig at mulighederne for at få bedre adgang til det amerikanske marked for forsvarsmateriel og forbedre det amerikanske eksportkontrollsystem, vil være langt større hvis EU kan handle ud fra en stærk udgangsposition, hvilket indebærer at man træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre at Europa har en konkurrencedygtig og attraktiv industribase med egen ekspertise inden for design og programmer.

5. DE NÆSTE SKRIDT

Det fremgår af STAR 21-rapporten at der er gjort størst fremskridt på felter hvor man har anlagt en fælleseuropæisk vinkel. Et godt eksempel herpå er at oprettelsen af et europæisk agentur for luftfartssikkerhed; dette er sket for at overvinde de ulemper der er forbundet med den eksisterende tværstatslige ordning der bygger på fælles luftfartsmyndigheder.

Dette illustrerer hvordan EU kan spille en vigtig rolle i arbejdet på at skabe et miljø hvori luft- og rumfartsindustrien kan trives efterhånden som integrationen på tværs af grænserne og det verdensomspændende marked gør de nationale ramme utilstrækkelige.

Kommissionen er klar over at de organisatoriske og institutionelle løsninger kan variere alt efter omstændighederne. Nogle af problemerne løses bedst ved hjælp af en EU-politik, medens andre kan løses ved hjælp af andre EU-strukturer.

Kommissionen fortsætter således med at forbedre det politiske og regulatoriske grundlag for luft- og rumfartsindustrien i Europa. Medlemsstaterne fortsætter ikke blot med at bære ansvaret for støtten til F&U-programmer, tilbagebetalingspligtig igangsætterstøtte og bidrag til ESA's programmer, men forbliver samtidig denne industris vigtigste kunder via de offentlige indkøb af forsvarsmateriel. Der kan således ikke gøres væsentlige fremskridt uden medlemsstaternes samarbejde.

Det er Kommissionens opfattelse at der må gøres en indsats på følgende tre områder: forsvar, luftfartsindustri og forskning.

Forsvaret

Der er gjort meget store fremskridt i den industrielle konsolideringsproces inden for den del af luft- og rumfartsindustrien som beskæftiger sig med forsvarsmateriel, først og fremmest takket være de pågældende virksomheder selv. Det største problem for industrien er den fortsatte fragmenterede efterspørgsel efter forsvarsmateriel. Det er vanskeligt at opnå et økonomisk forsvarligt produktionsniveau for programmer som varetages af én enkelt medlemsstat; omvendt gælder det at programmer der involverer flere medlemsstater, hæmmes af komplekse arbejdsdelingsordninger med deraf følgende øget bureaukrati og højere omkostninger.

Medlemsstaterne bør tilstræbe en harmonisering af de militære og andre sikkerhedsrelaterede krav, og herunder en harmonisering af planlægning og indkøb af forsvarsmateriel, for på denne måde at løse de problemer som de nutidige nationalt orienterede forsvarsrammer medfører. Dette sigte er i fuld overensstemmelse med målet i den europæiske sikkerheds- og forsvarspolitik, dvs. etablering af en konkurrencedygtig industriel og teknologisk platform på forsvarsområdet; der er taget konkrete skridt hertil med de foranstaltninger som er bebudet i Kommissionens seneste meddelelse herom (*Europas forsvar - industri- og markedsspørgsmål*).

Der lægges i denne meddelelse fokus på oprettelsen af et marked for forsvarsmateriel, dvs. etablering af passende regulatoriske rammer som tilgodeser både de interne og de eksterne aspekter, samt passende regler for hvordan medlemsstaterne og de planlagte europæiske agenturer skal sikre omkostningseffektive offentlige indkøb af varer og tjenesteydelser og en økonomisk effektiv eksportkontrol, samtidig med at det sikres at de etiske krav overholdes, og den gensidige markedsadgang forbedres. Der lægges også vægt på at effektivisere forskningen gennem et bedre samarbejde og en bedre indbyrdes afpasning mellem medlemsstaternes forsvarsrelaterede forskning på EU-niveau og en bedre udnyttelse af positive samspilsvirkninger mellem civil og militær forskning.

Det bør fastslås at EU er et formålstjenligt forum for udbygning og videreudvikling af nogle af de foranstaltninger inden for luft- og rumfartsindustrien og på forsvarsområdet som Italiens, Frankrigs, Spaniens, Sveriges, UK's og Tysklands ministre har aftalt i en hensigtserklæring og en hertil hørende rammeaftale. De fordele som er resultatet af aftaler om intellektuelle ejendomsrettigheder, fælles eksportbestemmelser og sikker information, ville kunne få endnu større gavn hvis de dækkede hele EU.

Forskellige medlemsstater har allerede iværksat for initiativer med henblik på fælles offentlige indkøb og fælles forskning, såsom OCCAr (Organisme Conjoint de Coopération en matière d'Armement) og WEAO (Western European Armament Organisation); herunder hører også det initiativ som Det Europæiske Råd tog på mødet den 19.-20. juni 2003 om oprettelse af et agentur for udvikling af forsvarskapacitet, forskning, indkøb og våben.

Hvad angår hindringerne for samhandelen med forsvarsmateriel hilser Kommissionen den amerikanske luft- og rumfartskommissions initiativ velkommen. Den opfordrer USA til hurtigt at gennemføre de fornødne ændringer. Dette vil fremme forsvarssamarbejdet, forbedre interoperabiliteten og mindske kapacitetskløften.

Rumfart

Kommissionen har opfulgt sin 2001-meddelelse om en europæisk rumfartspolitik, hvori den lagde fokus på samarbejdet med Den Europæiske Rumfartsorganisation, idet den har vedtaget en grøn bog om rummet med det formål at fremme debatten om vejen fremad; tanken er at der skal udarbejdes en detaljeret hvidbog senere i 2003.

Mangelen på en EU-politik for rummet og den deraf følgende mangel på en effektiv koordinering af rumfartsarbejdet, giver nu grund til at frygte at EU's industri, til trods for en glimrende teknologi, på grund af de indtrådte lavkonjunkturer på det kommercielle rumfartsmarked ikke blot risikerer at miste markedsandele til USA og andre rumfartsstormagter, men måske ligefrem mister muligheden for at bevare de erhvervede kvalifikationer. På længere sigt kan dette føre til en situation hvor EU ikke har længere har nogen reelle valgmuligheder inden for denne afgørende sektor.

Den økonomiske betydning af de herpå baserede aktiviteter, såsom satellitbaserede serviceydelser til transportsektoren, elektronisk handel, videnskabelig kommunikation, distancearbejde, fritids- og kulturserviceydelser, finansielle serviceydelser samt kommunikation og sikkerheds- og forsvarsaktiviteter overstiger nu langt den oprindelige investering. Sådanne serviceydelser giver endnu en dimension og er blevet en vigtig forudsætning for industriens kapacitet på forskellige områder.

Kommissionen vil derfor tage de fornødne skridt til at skabe det bedst mulige miljø for industrien for på denne måde at bevare og yderligere udvikle dens kapacitet. Dette kræver at der opstilles en bredt anlagt europæisk rumfartspolitik som tilgodeser denne industris strategiske betydning, og som kan fungere som et fælles grundlag for den europæiske industris og de forskellige nationale og tværstatslige agenturers bestræbelser på at optimere deres aktiviteter.

De drøftelser der fandt sted som led i høringerne omkring rumfartsgrønbogen, har spillet en vigtig rolle i denne forbindelse, og Kommissionen agter at gøre nærmere rede for disse aspekter i den hvidbog der vil blive forelagt senere på året.

Forskning

Gennem det seneste årti har EU spillet en stadig større rolle i finansieringen af EU's civile luftfartsforskning, og branchen har tilpasset sine forskningsstrukturer til de nye støtteforhold. Det er på længere sigt vigtigt at bevare stabile finansieringsstrukturer for forskning, ikke mindst fordi luft- og rumfartsindustrien har så lang en udviklingscyklus.

Lige som inden for den civile luftfart, hvor ACARE's strategiske forskningsdagsorden lægges til grund, ville EU har stor fordel af en bredt anlagt europæisk F&U-forskningsplan inden for luft- og rumfart og forsvaret. Forudsætningen herfor er at man opretter en ordning der giver mulighed for at bringe de parter som forstår de strategiske, tekniske og markedsmæssige problemer som bliver afgørende for luft- og rumfartsindustriens fremtid, sammen med de parter som har kapacitet og interesser i disse aktiviteter - dvs. virksomheder, og herunder også

små og mellemstore virksomheder, forskningsinstitutter osv. - således at de involverede komplekse problemer kan underkastes en grundig undersøgelse.

Opgaven bliver at undersøge hvilke indsatsområder og målsætninger der har et europæisk perspektiv, og hvordan man ved at influere på de instanser i Europa som er involveret i planlægningen af forsvarsrelaterede forskningsprogrammer, kan tilvejebringe et system som både er mere effektivt, bedre fokuseret og mere konkurrencedygtigt på verdensplan. Det er muligt at den overordnede plan medfører at de enkelte medlemsstaters indsatsområder må tilpasses således at de fornødne tilsagn og uafhængige ressourcer, som er en forudsætning for succes, kan tilvejebringes.

Udover en bedre koordinering af arbejdet mellem medlemsstaterne, må der etableres nye institutioner til afhjælpning af den nuværende fragmentering. Det europæiske konvent har i sit udkast til en forfatning for EU anbefalet at der oprettes et europæisk agentur for våben-, forsknings- og militærkapacitet med den opgave at undersøge de operationelle behov, foreslå foranstaltninger til opfyldelse af disse, medvirke ved undersøgelsen af hvilke foranstaltninger der må iværksættes for at styrke forsvarssektorens industrielle og teknologiske basis, og i givet fald realiseringen heraf, deltage i udarbejdelsen af en europæisk politik vedrørende kapacitet og våben, samt bistå Rådet ved vurderingen af hvor meget den militære kapacitet er blevet forbedret. Kommissionen støtter kraftigt dette forslag. En sådan instans kan bidrage til at afhjælpe den nuværende fragmentering og udvikle det materiel som EU for brug for for at dække sine fremtidige sikkerheds- og forsvarsbehov.

Kommissionen agter som bebudet i den seneste meddelelse om forsvaret at iværksætte en indledende aktion for forbedring af Europas industripotentiale inden for sikkerhedsrelateret forskning. Formålet er at udforske hvilke vilkår og ordninger der kræves for at forbedre den videnskabelige, teknologiske og industrielle konkurrenceevne på dette felt. Der opstilles en langfristet målsætning i nært samarbejde med de relevante berørte parter. Kommissionen agter at forelægge endnu en meddelelse om dette aspekt inden årets udgang.

6. KONKLUSION

Fordelene ved en stærk europæisk luft- og rumfartsindustri er allerede tidligere blevet fremhævet i andre meddelelser. Denne sektor, som er grundlaget for millioner af menneskers eksistens, yder et stort bidrag til EU's handelsbalance. Luft- og rumfartsindustrien og den hermed forbundne teknologi spiller en vigtig rolle for bevarelsen af EU's strategiske position og sikkerheds- og forsvarskapacitet, og er et af hovedelementerne i forbedringen af konkurrenceevnen inden for alle økonomiens sektorer, og ikke mindst for informationsamfundets fremspirende virksomheder.

Det kan ikke benægtes at der siden forelæggelsen af STAR 21-rapporten er gjort reelle fremskridt på mange områder, bl.a. som følge vedtagelsen af EASA-forordningen, nylanceringen af forsvarsdebatten, høringerne vedrørende rumfartspolitikken og iværksættelsen af Galileo-fællesforetagendet, men Kommissionen mener stadig, som det også fremgår af industripolitikken og politikken for forbedring af konkurrenceevnen, at det er nødvendigt at tilpasse de eksisterende rammer hvis EU's luft- og rumfartskapacitet skal bevares for de kommende generationer.

Dette kræver en vedvarende samordnet indsats der lægger fokus på de felter hvor EU's rammer for luft- og rumfartsindustrien er mangelfulde eller utilstrækkelige. Det betyder at man må prioritere oprettelse af et europæisk marked for forsvarsmateriel, iværksættelse af en

forberedende foranstaltninger vedrørende sikkerhedsrelateret forskning, og styrkelse af sikkerhedsforskningen gennem iværksættelse af en europæisk F&U-plan for luft- og rumfartsindustriens forsvarsaspekt og oprettelse af et EU-agentur, samtidig med at man på længere sigt sikrer stabile forskningsprogrammer for civil luftfart.

Det er vigtigt at få vedtaget hvidbogen om rumfart og få gennemført en handlingsplan som kan bidrage til at realisere EU's rumfartspolitik, dvs. en plan som tager højde for alle aspekter af denne branche og sikre en fuld udnyttelse af de involverede institutioners specifikke kapacitet, ligesom det er vigtigt at få afsluttet harmoniseringen af det fælles europæiske luftrum (i dette arbejde indgår også eksterne luftfartsaftaler og idriftsættelsen af EASA).

Disse store udfordringer nødvendiggør en beslutsom indsats for at sikre at europæiske virksomheder kan forbedre deres konkurrenceevne på det globale luft- og rumfartsmarked. Kommissionen hilser derfor med tilfredshed anbefalingerne i STAR 21-rapporten som den betragter som et udgangspunkt for gennemførelsen af de fornødne ændringer, og opfordrer medlemsstaterne og de øvrige institutioner til at bakke op om disse anbefalinger og til aktivt at fremme hovedaspekterne heri.

BILAG

STRATEGISK ANALYSE AF LUFT- OG RUMFARTSINDUSTRIENS ROLLE i det

21. århundrede

(STAR 21)

Etablering af sammenhængende markeds- og politikrammer

for en europæisk industri af vital betydning

Juli 2002

A. MEDLEMMER

Den Europæiske Rådgivende Gruppe vedrørende Luft- og Rumfartsindustrien (European Advisory Group on Aerospace) blev oprettet i 2001 med den opgave at undersøge, om de eksisterende politik- og forskriftsrammer for luft- og rumfartsindustrien i EU er tilstrækkelige, belyse mangler og fremsætte forslag til yderligere forbedringer. Gruppen, der ledes af kommissæren for erhvervs politik og informationssamfundet, Erkki Liikanen, tæller syv fremtrædende ledere fra luft- og rumfartsindustrien, fem EU-kommissærer, EU's højtstående repræsentant for den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik samt to medlemmer af Europa-Parlamentet.

Den rådgivende gruppe har i de forløbne 12 måneder analyseret dette spørgsmål, idet den har kortlagt de hovedområder, som vil være afgørende for industriens fremtidige konkurrenceevne og dens evne til at bidrage effektivt til EU's centrale politikmål. Gruppens konstateringer fremgår af den vedføjede rapport med titlen "Strategisk analyse af luft- og rumfartsindustriens rolle i det 21. århundrede (STAR 21)", som gruppen forelagde formanden for Europa-Kommissionen, Romano Prodi, den 16. juli 2002.

Jean-Paul Béchat: bestyrelsesformand & administrerende direktør i SNECMA

Manfred Bischoff: bestyrelsesmedformand i EADS

Philippe Busquin: EU-kommissær for forskning

Sir Richard Evans: bestyrelsesformand i BAE Systems

Jean-Luc Lagardère: bestyrelsesmedformand i EADS

Pascal Lamy: EU-kommissær for handel

Erkki Liikanen: EU-kommissær for erhvervs politik og informationssamfundet

Alberto Lina: tidligere bestyrelsesformand og administrerende direktør i Finmeccanica (indtil april 2002)

Loyola De Palacio: næstformand i Europa-Kommissionen med ansvar for forbindelser med Europa-Parlamentet, transport og energi

Chris Patten: EU-kommissær for eksterne forbindelser

Denis Ranque: bestyrelsesformand og administrerende direktør i THALES

Sir Ralph Robins: bestyrelsesformand i Rolls-Royce

Javier Solana: EU's højtstående repræsentant for den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik

Carlos Westendorp y Cabeza: medlem af Europa-Parlamentet, formand for Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi

Karl von Wogau: medlem af Europa-Parlamentet

B. OVERSIGT

EU's behov

EU's ledere har i de senere år opstillet vidtrækkende mål for EU, som har store konsekvenser for luft- og rumfartsindustrien, idet de dels har udstukket ambitiøse målsætninger for EU's konkurrenceevne, dels har fastsat en række hovedmål for EU's udenrigs- og sikkerhedspolitik.

Den Europæiske Rådgivende Gruppe vedrørende Luft- og Rumfartsindustrien anfører i "Strategisk analyse af luft- og rumfartsindustriens rolle i det 21. århundrede (STAR 21)", at disse mål kun kan realiseres, hvis de økonomiske og industrielle strukturer i EU er i stand til at opfylde de nye krav. En blomstrende og konkurrencedygtig luft- og rumfartsindustri er afgørende for opretholdelsen af et sikkert og velstående Europa. Ud over at bidrage til bæredygtig vækst er luft- og rumfartsindustrien kilde til vigtige færdigheder og nøgleteknologier og en vigtig drivkraft bag innovation; den åbner mulighed for at levere tjenester fra rummet og yder et væsentligt bidrag til sikkerhed og forsvar og medvirker derved til at sikre EU handlefrihed på det udenrigspolitiske felt.

Industriens særlige kendetegn

Europæisk luft- og rumfartsindustri hører til blandt verdenslederne inden for en række vigtige markedssektorer, idet den på verdensplan tegner sig for en tredjedel af alle luft- og rumfartsindustrielle forretninger i verden regnet efter omsætning i sammenligning med knap halvdelen, hvad angår dens amerikanske modpart.

Industriens trivsel er afhængig af to søjler, den civile og den militære. Søjlerne er både komplementære og gensidigt afhængige. Det, at man opererer på både det civile marked og forsvarsmarkedet, betyder, at man deler færdigheder og teknologi, nyder stordriftsfordele og drager nytte af et bredt produktsortiment. De civile og de militære behov stiller krav til anvendelse af avanceret teknologi, samtidig med at private og offentlige kunder har forskellige behov, som skal opfyldes.

Nye virksomheder i luft- og rumfartssektoren er oppe mod meget svære odds, specielt på hovedproducentniveauet. Dette skyldes den indbyrdes afhængighed, der er mellem den civile sektor og forsvarssektoren, samt industriens stærkt konjunkturfølsomme og kapitalintensive natur. Dette betyder også, at hvis først teknologi, færdigheder og infrastruktur er borte, er det ekstremt vanskeligt at genskabe.

Hvad angår den internationale konkurrence, opererer amerikanske virksomheder på verdens største hjemmemarked og drager fordel af meget gunstige operationelle rammer, der tjener til at understøtte et erklæret politisk mål om at opretholde USA's dominans i luft- og rumfartssektoren. De direkte forbindelser mellem militære og civile anvendelser og de enorme investeringer i forsvaret til finansiering af forskning og innovation giver den amerikanske industri en række klare fordele i form af spin-off til gavn for ikke-militære anvendelser i luft- og rumfartssektoren. Denne situation er en konstant udfordring for europæisk industri og kan ikke undgå at påvirke dennes konkurrencestilling.

Da amerikanske og europæiske virksomheder på de fleste markeder fortsat vil betjene kunder over hele verden, er det bydende nødvendigt, at den europæiske luft- og rumfartsindustri har en stærk kapacitet, hvis den fremover skal kunne konkurrere inden for et bredt sortiment af civile og militære produkter.

I EU er der i de senere år sket en større omstrukturering, således at industrien er organiseret på europæisk plan som konkurrent og partner til sin stærke amerikanske modpart. Den politiske ramme for industriens aktiviteter er imidlertid alt for fragmenteret. I betragtning af at luft- og rumfartsindustrien selv har gennemført en omstrukturering på europæisk plan, vil det være hensigtsmæssigt, om der anlægges en europæisk indfaldsvinkel til de spørgsmål, som vil være afgørende for industriens fremtidige konkurrenceevne og bidrag.

Hovedkonstateringer

STAR 21 har analyseret disse spørgsmål fra en europæisk synsvinkel og har gjort følgende hovedkonstateringer:

1. Luft- og rumfartsindustrien er afgørende for realiseringen af EU's målsætninger om økonomisk vækst, sikkerhed og livskvalitet. Den er direkte knyttet til og under direkte påvirkning af en bred vifte af EU-politikker, bl.a. inden for følgende områder: handel, transport, miljø samt sikkerhed og forsvar.
2. En stærk industriel base, som er konkurrencedygtig på verdensplan, er afgørende for, at EU har mulighed for at træffe de nødvendige valg i sine beslutninger vedrørende dets tilstedeværelse og indflydelse på verdensscenen.
3. Europæisk luft- og rumfartsindustri skal opretholde en stærk konkurrencestilling, hvis den skal udfylde sin rolle som industriel partner på det globale luft- og rumfartsmarked.
4. EU skal forblive på forkant med nøgleteknologierne, hvis det skal have en innovativ og konkurrencedygtig luft- og rumfartsindustri.

STAR 21 noterer sig, at selv om der er gjort visse fremskridt på en række områder, er de nuværende politik- og forskriftsrammer utilstrækkelige, hvis man skal slå bro mellem EU's ambitioner og evnen til at levere de nødvendige resultater.

Politikbefalinger

Det er vigtigt, at planlægning og investeringer inden for luft- og rumfartsindustrien sker i et sammenhængende og langsigtet perspektiv. STAR 21 identificerer en række områder, hvor de europæiske institutioner, EU-medlemsstaterne og industrien selv må gribe til handling for at fastholde EU's position som en luft- og rumfartsindustriel producent i verdensklasse og tilvejebringe den kapacitet inden for forsvar, sikkerhed og rumteknologi, som giver EU

mulighed for at træffe væsentlige politiske valg og optræde som en effektiv partner for venner og allierede.

STAR 21-hovedanbefalingerne omfatter verdensmarkeder, operationelle rammer, styring af civil luftfart, europæisk sikkerhed og forsvar samt rumkapacitet. På mange af disse områder, f.eks. koordineringen af civil luftfartsforskning og reguleringen af civil luftfart, er der allerede eller vil der blive gjort betydelige fremskridt i kraft af gennemførelsen af allerede foreslåede foranstaltninger. På andre områder, f.eks. forsvarsområdet, rumsektoren samt forsknings- og teknologiniveauet og –strukturen inden for alle markedssegmenter, som er af vital betydning for industriudviklingen, er der behov for hurtige beslutninger for at undgå, at man afskærer sig fra fremtidige politikmuligheder.

Hvad angår adgangen til verdensmarkederne, bør EU's mål være at sikre lige vilkår, hvilket vil begunstige konkurrencedygtige virksomheder. Dette vil kræve, at man presser på for at få åbnet markederne yderligere, idet man navnlig søger at få ændret "Buy America"-praksisser og sikrer konvergens i eksportkontrolpolitikkerne. Samtidig bør EU udvide og udbygge forbindelserne til tredjelande, bl.a. gennem internationale samarbejdsprogrammer.

Med hensyn til de operationelle rammer påpeger STAR 21, at forskning er afgørende for industriens konkurrenceevne. Samtidig med at STAR 21 hilser oprettelsen af det rådgivende udvalg for luftfartsforskning i Europa (*ACARE*) velkommen, henleder den opmærksomheden på den kolossale udfordring, der ligger i at fremskaffe de 100 mia. EUR fra private og offentlige kilder, som skønnes nødvendige til finansieringen af en samordnet strategi for civil forskning over de næste 20 år. På et beslægtet område anerkendes skatteincitamenters betydning som drivkraft bag forskning, og det anbefales, at der gennemføres en mere detaljeret analyse. Hvad angår de menneskelige ressourcer, understreger STAR 21, at der er behov for egnede tiltag, specielt på medlemsstatsplan, for at sikre, at der er en højtuddannet og mobil arbejdsstyrke til rådighed.

Med hensyn til områder, hvor der gøres gode fremskridt, fremhæver rapporten styring af civil luftfart, men tilføjer, at det fulde udbytte af relevante tiltag kun kan opnås, hvis man tillader EU at blive politisk beslutningstager og reguleringsmyndighed. Dette kræver, at fællesskabsorganerne, herunder Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (*EASA*), får en videre rolle, og at der udarbejdes og gennemføres en generalplan for lufttrafikstyringen i Europa. Det indebærer endvidere, at Fællesskabet bliver medlem af Organisationen for International Civil Luftfart (*ICAO*) side om side med medlemsstaterne.

Det er på sikkerheds- og forsvarsområdet og inden for den hertil knyttede forskning, at der er det mest presserende behov for en ekstra indsats for at sikre, at den europæiske industris fremtid kortlægges.

- Der er behov for en sådan indsats for at sikre en stærkt ydedygtig europæisk industriel og teknologisk base, som er en væsentlig forudsætning for at bevare industriens fremtidige konkurrenceevne i almindelighed. Det kræves dog, at der findes en hurtig løsning på misforholdet mellem på den ene side EU's mål og krav og på den anden side den politikramme, inden for hvilken luft- og rumfartsindustrien forventes at bidrage til udviklingen af den nødvendige kapacitet.
- Etableringen af ordninger for tilvejebringelse af den aftalte kapacitet kræver engagement, ressourcer og sammenhængende organisation. Der er på det seneste sket lovende fremskridt med hensyn at kortlægge og nå til enighed om kapacitetskravene som led i EU's sikkerheds- og forsvarspolitik. Når man holder sig for øje, at dette

kun er et første skridt i retning af at opfylde de fremtidige krav, som stilles af de nye europæiske sikkerhedspolitikker, er det afgørende, at der bevilges tilstrækkelige finansielle midler, så planerne kan realiseres, og at der indføres de nødvendige regler og procedurer til sikring af, at sådanne midler anvendes effektivt. Dette indebærer også en mere samordnet tilgang til våbenindustri på europæisk plan, som i sidste ende udmunder i en europæisk våbenpolitik.

- Men mens der stadig er visse vanskeligheder med at nå til enighed om, at væsentlige spørgsmål som f.eks. indkøb af forsvarsmateriel og hertil knyttet forskning – der traditionelt er genstand for beslutninger på nationalt plan – også bør løses på europæisk plan, er der en voksende erkendelse af, at beslutninger om udgiftsniveauet for indkøb af forsvarsmateriel, omprioriteringer inden for de eksisterende forsvarsbudgetter og en egnet respons på nye trusler træffes på europæisk plan. Man er således nu i kraft af en række forskellige aftaler i færd med at formalisere indsatsen for at forbedre koordineringen af forskningsprogrammer og bestræbelserne i retning af mere omkostningseffektive indkøbsordninger, primært gennem et mere intensivt samarbejde mellem visse medlemsstater.

Uanset det overordnede ambitionsniveau, der nødvendigvis må fastlægges på højeste politiske plan, vil det resultere i begrænsede fremtidige politiske valgmuligheder for EU, hvis man ikke optimerer udgifterne til luft- og rumfartssektoren, herunder dennes centrale komponenter, nemlig forskning og forsvar. Ud over det generelle ressourceniveau er fuldt samordnede investeringer i forskning og udvikling og effektive indkøbsordninger afgørende for tilvejebringelsen af den nødvendige europæiske kapacitet og sikringen af bidraget fra en konkurrencedygtig luft- og rumfartsindustri.

Trods nylige fremskridt, er der stadig ikke sket nok. For at hjælpe med at løse dette problem bør alle forhåndenværende midler udforskes, herunder eventuelt foranstaltninger på fællesskabsplan med henblik på at fjerne hindringerne for den europæiske industris konkurrenceevne. Man bør under behørig hensyntagen til forsvars- og sikkerhedssektorens særlige beskaffenhed udnytte Fællesskabets erfaringer i situationer, hvor produkter og processer, der hidrører fra teknologisk udvikling og innovation, i praksis ikke sondrer mellem civile, sikkerhedsmæssige og militære anvendelser.

Med hensyn til rumkapacitet hilser STAR 21 velkommen, at der er taget skridt til at udvikle en samordnet europæisk rumpolitik og en europæisk plan for rumsektoren med tilstrækkelige ressourcer i tråd med den fælles strategi, der er aftalt mellem Den Europæiske Rumorganisation (ESA) og Europa-Kommissionen (EF). Galileo-satellitpositioneringssystemet bør imidlertid idriftsættes efter planen med udvikling af downstream-aktiviteter, idet der sikres mulighed for en tidlig inddragelse af den private sektor. Arbejdet på udviklingen af den globale miljø- og sikkerhedsovervågning (GMES) bør fortsættes med støtte fra ESA og EF-programmerne. Ikke mindre vigtigt er behovet for tidlig handling for at opretholde europæisk opsendelseskapacitet og udforske rumteknologianvendelser, specielt inden for kommunikation og overvågning, herunder anvendelser, der er påkrævet til sikkerhed og forsvar.

EU's politiske ledere opfordres til seriøst at overveje, hvorledes man kan sikre den nødvendige vilje til at tilvejebringe øgede ressourcer og en mere sammenhængende europæisk ramme, som er nødvendig for at realisere EU's eksisterende og fremtidige politiske mål.

Den Europæiske Rådgivende Gruppe vedrørende Luft- og Rumfartsindustrien opfordrer til den bredest mulige respons på sine analyser og anbefalinger. Den ser navnlig frem til reaktionen fra de parter, der er bedst placeret til at føre dens anbefalinger ud i livet, nemlig medlemsstaterne og fællesskabsinstitutionerne. I lyset af disse reaktioner og andre relevante tiltag står gruppen til disposition med hensyn til yderligere bidrag til debatten.

C. STRATEGISK ANALYSE AF LUFT- OG RUMFARTSINDUSTRIENS ROLLE I DET 21. ÅRHUNDREDE

1. REALISERING AF EU'S LANGSIGTEDE MÅL

EU møder det 21. århundrede med store ambitioner. Det sigter mod en bedre livskvalitet og højere levestandard, hvilket igen afhænger af dets konkurrenceevne. Dets borgere er klar over, at selv fjerne begivenheder kan have en gennemgribende indvirkning på deres hverdag, og de ønsker for alvor at udøve en større indflydelse på verdens gang som skattede partnere til venner og allierede.

En blomstrende luft- og rumfartsindustri er afgørende for, at EU kan realisere sine politiske og økonomiske ambitioner. En stærk luft- og rumfartsindustriel kapacitet er blevet nødvendig for at kunne konkurrere på verdensmarkederne med hensyn til en bred vifte af civile produkter og forsvarsmateriel og for at bevare EU's handlefrihed på det udenrigspolitiske felt. Luft- og rumfartsindustrien har selv omstruktureret sig på europæisk plan, så der bør også anlægges en europæisk indfaldsvinkel til de spørgsmål, der vedrører den.

Inden for de sidste par år har EU's ledere opstillet vidtrækkende mål, som har en stor betydning for luft- og rumfartsindustrien, og har udstukket målsætninger for EU's økonomiske konkurrenceevne samt dets udenrigs- og sikkerhedspolitik.

1.1 Konkurrenceevne

Man opstillede på Lissabon-topmødet i 2000 det mål, at EU inden 2010 skulle blive den mest konkurrencedygtige vidensbaserede økonomi i verden med en stærkt forbedret konkurrenceevne. Man gjorde på Barcelona-topmødet i 2002 status over de fremskridt, som var sket med hensyn til gennemførelsen af Lissabon-strategien, og satte nyt skub i denne. Udviklingen af det europæiske forskningsrum efter Lissabon-topmødet vidnede om EU's fortsatte vilje til at styrke sin teknologiske kapacitet ved at gennemføre mere effektiv forskning i fællesskab. Dette blev også bekræftet i Barcelona.

"EU har i dag sat sig et nyt strategisk mål for det næste tiår: at blive den mest konkurrencedygtige og dynamiske vidensbaserede økonomi i verden, en økonomi, der kan skabe en holdbar økonomisk vækst med flere og bedre job og større social samhørighed."

Konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Lissabon, 2000

"For at EU skal kunne indhente sine største konkurrenter, må der sættes kraftigt skub i den generelle indsats inden for FoU og innovation i EU med særlig vægt på frontteknologier."

Konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Barcelona, 2002

1.2. Sikkerhed og forsvar

Den geopolitiske situation har ændret sig drastisk siden slutningen af 1980'erne. Den kolde krigs afslutning, følgerne af regionale konflikter som f.eks. krigen i det tidligere Jugoslavien og fremvæksten af den globale terrortrussel, som førte til krigen i Afghanistan, illustrerer de nye udfordringer, EU står over for.

Målsætningen om at styrke EU's rolle på en verdensscene i hastig forandring blev i 1994 nedfældet i Maastricht-traktaten med bestemmelserne om EU's fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik (*FUSP*). Strukturen blev udbygget i 1997 med Amsterdam-traktaten.

En europæisk sikkerheds- og forsvarspolitik blev lanceret på Det Europæiske Råd i Köln i 1999, og nærmere planer udarbejdet på efterfølgende Europæiske Råd i Helsingfors, Feira, Nice og Laeken. EU's nuværende aftalte mål er at opbygge kapacitet til humanitær bistand, redningsopgaver, civilbeskyttelse, suverænitetsbevarelse og kampstyrkers opgaver i forbindelse med fredsskabelse. Det umiddelbare mål er inden 2003 at skabe bæredygtige styrker, som kan udføre samtlige Petersberg-opgaver (op til 60 000 mand), der kan indsættes overalt i verden inden for 60 dage.

Realiseringen af sådanne ambitiøse mål vil afhænge af, om der forefindes egnede strukturer, og om der er adgang til det nødvendige udstyr. EU må for at sikre sin politiske uafhængighed styrke sin industrielle og teknologiske kapacitet – specielt i luft- og rumforskningssektoren.

"Unionen skal have kapacitet til selvstændig handling, som bakkes op af troværdige militære styrker, midler til at beslutte at anvende dem og vilje til at gøre det som reaktion på internationale kriser..."

"Vi anerkender behovet for at gøre en vedvarende indsats for at styrke grundlaget for forsvarsindustrien og forsvarsteknologien, som vi ønsker skal være konkurrencedygtig og dynamisk."

Konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Köln, 1999

1.3. Matchning af ambitioner og kapacitet

Disse ambitioner kan kun virkeliggøres, hvis EU's økonomiske og industrielle struktur er i stand til at løse de udfordringer, der ligger forude. For at virkeliggøre disse ambitioner må EU være fremadskuende, foregribe udviklingen og træffe de egnede politikbeslutninger på kort sigt, som vil sætte det i stand til at imødekomme mellemsigtede og langsigtede behov. Der er endnu meget tilbage at gøre, hvis EU's kapacitet skal matche dets politiske mål.

Luft- og rumfartsindustrien er vant til at skue langt ind i fremtiden: En ny generation af fly kan være 10 år eller mere undervejs fra idé til færdigt produkt; et rumprojekt kan tage endnu længere tid; forskning i et nyt kompositmateriale kan betyde en generations arbejdsindsats, inden det er parat til praktisk anvendelse. Af samme grund er en langsigtet politikramme vigtig, hvis luft- og rumfartsindustrien skal udvikle den kapacitet, som er nødvendig for at matche EU's mål. Dette gælder især på forsvarssiden, når regeringer er de eneste kunder.

Industriens trivsel er afhængig af to søjler, den civile og den militære. Søjlerne er både komplementære og gensidigt afhængige. Det, at man opererer på både det civile marked og forsvarsmarkedet, betyder, at man deler viden, færdigheder og produkter, nyder stordriftsfordele og drager nytte af et bredt produktsortiment. Begge markeder stiller krav til

anvendelse af avanceret teknologi, samtidig med at private og offentlige kunder har forskellige behov, som skal opfyldes.

1.4. STAR 21-analysen

Den Europæiske Rådgivende Gruppe vedrørende Luft- og Rumfartsindustrien har over de seneste 12 måneder foretaget en dybgående analyse af disse spørgsmål og kortlagt de hovedområder, der vil være bestemmende for industriens fremtid. Gruppen glæder sig over de fremskridt, der allerede er gjort, men de nuværende politik- og forskriftsrammer kan ikke på effektiv vis rette op på det store misforhold, der er mellem EU's ambitioner og dets evne til at levere de nødvendige resultater.

Ud fra en vurdering af luft- og rumfartsindustriens strategiske rolle (kapitel 2) og dens profil (kapitel 3) er der i "Strategisk analyse af luft- og rumfartsindustriens rolle i det 21. århundrede (STAR 21)" kortlagt fem hovedområder, som fortjener at blive nærmere belyst: imødegåelse af konkurrencen på verdensmarkederne (kapitel 4), europæisk rum- og luftfartsindustri operationelle rammer (kapitel 5), europæisk styring af civil luftfart (kapitel 6), tvingende behov for en europæisk sikkerheds- og forsvarskapacitet (kapitel 7) og sikring af EU's rolle i rummet (kapitel 8).

STAR 21 sigter mod at udbrede forståelsen for luft- og rumfartsindustrielle spørgsmål i EU og afføde handling, der betyder, at luft- og rumfartsindustrien kan udfylde sin rolle med hensyn til sikring af EU's økonomiske og politiske fremtid. Nogle af STAR 21-anbefalingerne kræver hurtige politikbeslutninger, mens andre er kendetegnet ved en længere tidshorisont, men det er vigtigt at sørge for, at der træffes de nødvendige foranstaltninger. Overvågningen og den periodiske vurdering af de fremskridt, der gøres på de forskellige områder, som er genstand for analyse i denne rapport, skulle bidrage til at afdække, hvor der er behov for en yderligere indsats.

2. LUFT- OG RUMFARTSINDUSTRIENS STRATEGISKE ROLLE

Luft- og rumfartsindustrien har en vigtig strategisk rolle at udfylde med hensyn til opretholdelsen af et sikkert og velstående EU:

2.1. Velfærdsskaber

I 2000 beskæftigede EU's luft- og rumfartsindustri 429 000 personer direkte og langt flere indirekte med en samlet omsætning på 72 300 mio. EUR. Knap 15 % af omsætningen blev anvendt på forskning og udvikling. Med en eksport på over halvdelen af produktionen affødte industrien en positiv handelsbalance på ca. 1 900 mio. EUR for EU som helhed. Luft- og rumfartsindustrien er afhængig af en omfattende leverandørkæde, der tæller mange små og mellemstore virksomheder i alle 15 medlemslande. Denne komplekse industristruktur gør luft- og rumfartssektoren til en væsentlig kilde til velstand og beskæftigelse over hele EU.

2.2. Opretholdelse af den globale konkurrence

En stærk europæisk luft- og rumfartsindustriel kapacitet er blevet afgørende for opretholdelsen af den globale konkurrence med hensyn til en lang række produkter. Som et slående eksempel kan nævnes Airbus, i mangel af hvilket luftfartsselskaberne ikke ville have nogen leverandører at vælge imellem inden for den civile luft- og rumfartsindustri's vigtigste markedssegment. Valgmuligheden mellem flere leverandører er også af afgørende betydning

for sikringen af omkostningseffektive offentlige indkøbsprogrammer på forsvars- og sikkerhedsområdet.

2.3. Kilde til vigtige færdigheder og nøgleteknologier

Luft- og rumfartsindustrien huser og bidrager til udviklingen af en bred vifte af færdigheder, processer og teknologier, som er afgørende for opretholdelsen af en alsidig og sund økonomi. Hovedproducenterne er afhængige af et netværk af specialiserede andetniveau- og tredjeniveauvirksomheder til opfyldelsen af deres behov. Disse virksomheder, der opererer på mange forskellige niveauer i industrien, er kilde til de nøgleteknologier, som er væsentlige for EU's fremtid.

2.4. Drivkraft bag innovation

Luft- og rumfartsindustrien er en stærk drivkraft bag innovation i økonomien som helhed. Den stiller ekstremt høje krav til sine produkter med hensyn til såvel sikkerhed som pålidelighed, lav vægt, økonomisk drift, et mindstemål af miljøpåvirkninger, ekstra styrke og høj ydeevne. De teknologier, der er udviklet for luft- og rumfartsindustriens produkter sikrer spin-off inden for mange forskellige sektorer.

2.5. Rumsektorgenererede tjenester

Europæisk industri har indtaget en førende rolle i udviklingen af nye tjenester, der beror stærkt på ruminfrastrukturer lige fra telekommunikation til navigation og jordobservation. Transport, telekommunikation, medier og andre erhvervssektorer, herunder offentlige instanser, drager nytte af denne kapacitet, og disse stimulerer igen innovative downstream-aktiviteter.

2.6. Sikkerhed og forsvar

Luft- og rumfartsindustrien er en vigtig bidrager til alle nationale eller overnationale sikkerheds- og forsvarssystemer. Dens produkter, der inkluderer fly, rumteknologier, elektronik, teknologisystemer og subsystemer er afgørende for den nationale sikkerhed og for tilvejebringelsen af den kapacitet, som er nødvendig for at realisere politikmål i nærrområder eller i mere fjerne egne af verden. En konkurrencedygtig luft- og rumfartssektor er af vital betydning for alle nationer eller regioner, som ønsker at bevare den fulde suverænitet over deres område, udøve politisk indflydelse uden for egne grænser og råde over det nødvendige spektrum af politiske valg og valgmuligheder.

Fire ledende principper for Europas luft- og rumfartsindustri

- 2.6.1. Luft- og rumfartsindustrien er afgørende for realiseringen af EU's målsætninger om økonomisk vækst, sikkerhed og livskvalitet. Den er direkte knyttet til og under direkte påvirkning af en bred vifte af EU-politikker, bl.a. inden for følgende områder: handel, transport, miljø samt sikkerhed og forsvar.
- 2.6.2. En stærk industriel base, som er konkurrencedygtig på verdensplan, er afgørende for, at EU har mulighed for at træffe de nødvendige valg i sine beslutninger vedrørende dets tilstedeværelse og indflydelse på verdensscenen.
- 2.6.3. Hvis europæisk luft- og rumfartsindustri skal udfylde sin rolle som industriel partner på det globale luft- og rumfartsmarked, må det opretholde en stærk konkurrencestilling.

- 2.6.4. Hvis EU skal have en innovativ og konkurrencedygtig luft- og rumfartsindustri, må det forblive på forkant med nøgleteknologierne.

3. LUFT- OG RUMFARTSINDUSTRIENS PROFIL

Europæisk luft- og rumfartsindustri hører til blandt verdenslederne inden for store civile fly, forretningsfly og helikoptere, flymotorer og forsvarselektronik. Den tegner sig for en tredjedel af alle luft- og rumfartsindustrielle forretninger i luft- og rumfartssektoren på verdensplan regnet efter omsætning i sammenligning med knap halvdelen for den amerikanske industris vedkommende.

Nye virksomheder i luft- og rumfartssektoren er oppe mod meget svære odds, specielt på hovedproducentniveauet. Hvis teknologien bortroderes eller forsvinder, er det ekstremt vanskeligt at genskabe færdighederne og infrastrukturen. Nytilkomne virksomheder forventes derfor ikke at spille en vigtig rolle i en overskuelig fremtid. På de fleste markeder vil det fortsat være amerikanske og europæiske virksomheder, der betjener kunder over hele verden på et stærkt konkurrencepræget marked.

En række vigtige faktorer giver industrien dens særlige kendetegn:

- tætte forbindelser mellem civile og militære aktiviteter
- industriens konjunkturfølsomme natur
- en høj grad af kapitalintensitet
- koncentration
- privatisering
- forbindelserne mellem EU og USA

3.1. Forbindelsen mellem det civile og det militære element

Disse to sider af luft- og rumfartssektoren er tæt sammenkædede. Store komponenter som f.eks. elektronik, motorer og materialer samt nøgleprocesser anvender samme slags teknologi. Samspejlet mellem de to elementer giver store industrielle fordele, herunder stordriftsfordele gennem opsugningen af høje, faste og ikke-tilbagevendende omkostninger. Mens den civile luft- og rumfartssektor traditionelt har været afhængig af teknologier, der er udviklet med henblik på militære anvendelser, afledes militære teknologier i stigende grad fra den civile side, hvor introduktionen af nye produkter sker i et langt højere tempo. Fastholdelsen af en levedygtig luft- og rumfartsindustri, som kan imødekomme de civile markeders behov, er nært knyttet til opretholdelsen af industriens kapacitet på sikkerheds- og forsvarsområdet – og omvendt.

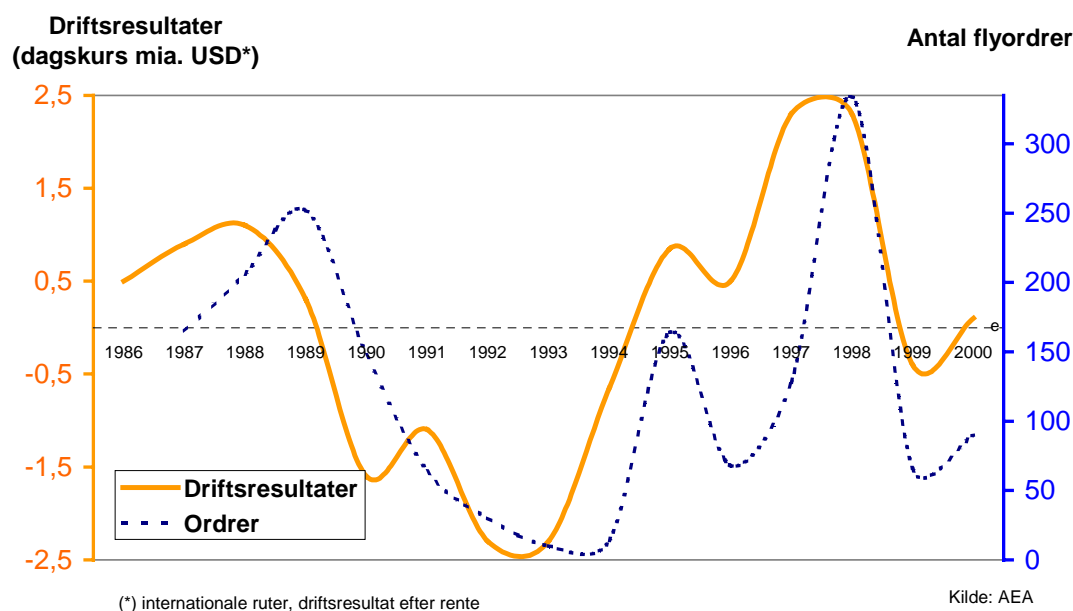
Der er en ringe forståelse for og erkendelse af forbindelserne mellem den civile og den militære luft- og rumfartssektor i EU, navnlig hvis man sammenligner med USA.

3.2. Industriens konjunkturfølsomme karakter

Luft- og rumfartsindustrien er stærkt konjunkturfølsom og afhænger hovedsagelig af luftfartsselskabernes investeringsbeslutninger og af forsvarsprogrammernes svingende mønster. De tætte indbyrdes forbindelser, som der er i mange virksomheder mellem den civile og den militære sektor, betyder, at ikke alene det teknologiske samspil, men også de forskellige civile og militære programmers cyklusser giver virksomhederne mulighed for på mere effektiv vis at skabe ligevægt i deres udviklingsressourcer.

Udviklingen af Airbus-familien og dennes øgede gennemslag på markedet udgjorde en uvurderlig modvægt til faldende forsvarsbudgetter i 1990'erne. Det drastiske fald i lufttransporten efter den 11. september 2001 kan frembyde en tilsvarende, men modsatrettet udfordring, idet forsvars- og sikkerhedskravene i virkeligheden tjener som en vis modvægt mod nedgangen i flyordrerne.

Europæiske luftfartsselskabers rentabilitet og flyordrer



3.3. En kapitalintensiv industri

Luft- og rumfartsindustrien er stærkt kapitalintensiv med langsigtede investeringer. Omfanget af investeringer i forskning og teknologi, produktudvikling og kapitalfaciliteter som en del af omsætningen inden for flyskrog, motorer, jordbaseret og luftbårent materiel er større end i mange andre industrier. Samtidig er fortjenesten ifølge sagens natur langsigtet og højrisikopræget, hvilket svækker de finansielle markeders appetit. Følgelig er offentlig støtte, herunder finansiering af forskning og udvikling, tilbagebetalbare lån og partnerskaber med risikodeling, blevet et væsentligt træk ved sektoren over hele verden.

3.4. Fusioner og virksomhedsovertagelser i europæisk industri

Der foregår fortsat fusioner og virksomhedsovertagelser i luft- og rumfartsindustrien. Den koncentrationsproces, der begyndte i USA og f.eks. efterlod Boeing som den eneste amerikanske producent af store civile fly, har siden bredt sig til Europa og afspejler således

opfordringen fra franske, tyske og britiske ledere i december 1997 til at gennemføre store industrielle sammenlægninger. Virksomhederne har indset, at der er et behov for at kombinere ressourcerne i nye konfigurationer for at tackle de udfordringer, den globale konkurrence frembyder, og imødekomme ordrer på tværnationale projekter af såvel civil som militær karakter, der i stigende grad gennemføres på fælleseuropæisk grundlag.

Denne proces har resulteret i en betydelig industriel omstrukturering på tværs af grænserne i Europa. Udviklingen og produktionen af passagerfly, militære fly, helikoptere, missiler, satellitter og flymotorer varetages nu af store virksomheder, der opererer på europæisk plan som f.eks. Airbus, Astrium og MBDA.

3.5. Privatisering

I flere lande har forbindelserne mellem regeringen og luft- og rumfartsvirksomhederne undergået betydelige forandringer. Tidligere statsejede virksomheder er nu delvis eller helt privatiserede, børsnoterede og forpligtet til at skaffe deres private aktionærer et afkast. Disse virksomheder kan helt klart ikke overleve alene på det begrænsede hjemmemarked og har i stigende grad udviklet langsigtede strategier, som sikrer den bedst mulige udnyttelse af deres ressourcer og markedsadgangen på det globale plan. Dette vil ofte bevirke, at de europæiske selskaber styrker deres ikke-europæiske forbindelser gennem overtagelse, fusion eller udgående investeringer, hvilket til gengæld kan medføre, at den europæiske kapacitet går tabt inden for visse sektorer, og sågar bringe den europæiske forsyningssikkerhed i fare. Denne tendens kan påvirkes kraftigt gennem adgang til mere attraktive finansieringsmodeller eller skatteordninger.

Forsknings- og industriprogrammernes mobilitet som følge af forskelle i de internationale støttesystemer udgør en stor udfordring for beslutningstagere i EU. Virksomheder såsom BAE Systems, Rolls-Royce, SNECMA og THALES er eksempler på europæiske virksomheder, der udøver omfattende aktiviteter andre steder i verden.

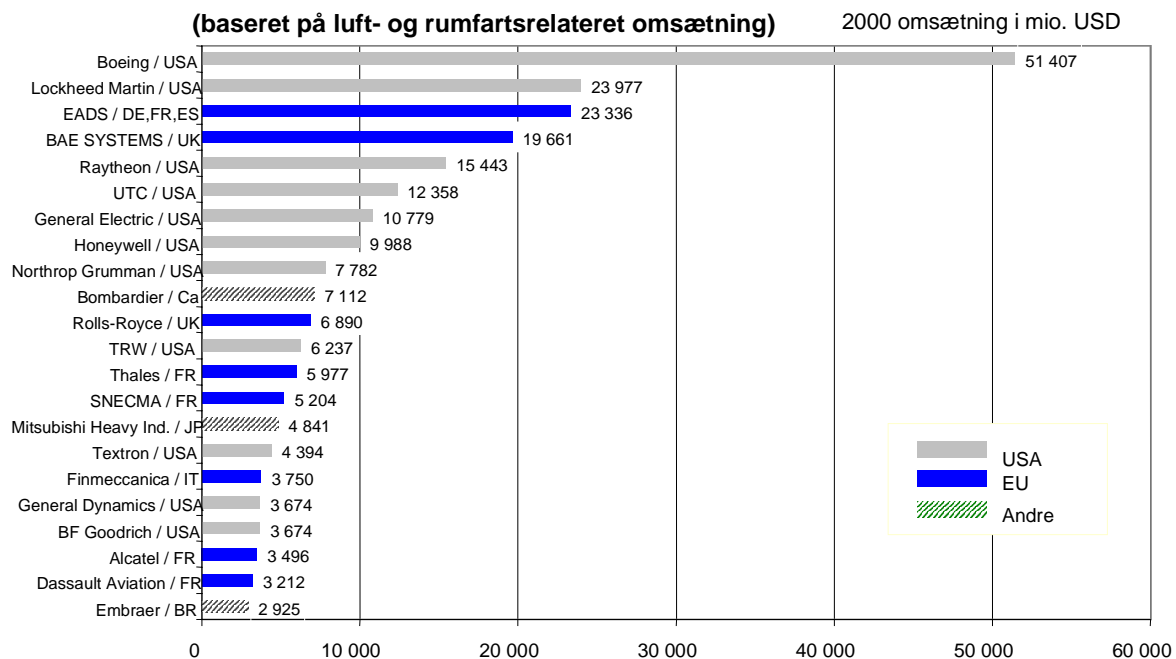
3.6. Forbindelserne mellem EU og USA

De amerikanske luft- og rumfartsvirksomheder tegner sig for ca. halvdelen af industriens globale omsætning. Den europæiske industris salg udgør kun godt totredjedele af de amerikanske producenters. Den amerikanske industris globale dominans er særlig tydelig på hovedkontrahentniveau.

Denne industrielle struktur afspejler fordelene ved de rammer, inden for hvilke den amerikanske luft- og rumfartsindustri fungerer. Amerikanske virksomheder opererer på verdens største hjemmemarked. De drager desuden fordel af meget gunstige operationelle rammer, der tjener til at understøtte et erklæret politikmål, som går mange årtier tilbage: at forsvare USA's dominans i luft- og rumfartssektoren.

Det er indlysende, at EU's politikmål er anderledes end USA's. Det kommer til udtryk gennem

STØRRE VIRKSOMHEDER I LUFT- OG RUMFARTSINDUSTRIEN



fundamentalt forskellige niveauer, hvad angår offentlige indkøb hos luft- og rumfartsindustrien, idet det amerikanske forsvarsministerium og amerikanske offentlige instanser i 2000 købte for 60 300 mio. USD varer, mens de 15 EU-landes regeringer brugte 15 900 mio. USD på europæiske kontrakter.

Et andet fordelagtigt aspekt ved den amerikanske politik er spin-off-effekten fra den militære forskning og udvikling til gunst for den civile flyproduktion og i visse tilfælde direkte afledning af civile fly fra militære projekter.

Spin-off fra amerikanske militære anvendelser til civile

Som eksempel på direkte overførsel af den konstruktionsmæssige udformning fra militærfly til civile projekter kan nævnes B 707 og B 747, hvor de konstruktionsteam, som havde arbejdet på KC-135-tankflyet og C-5A-militærtransportbuddet, blev overført til udvikling af det civile fly. Et andet eksempel er det civile fragtfly MD-17, der blev afledt af C-17. De konstruktionsværktøjer, som Boeing benyttede ved udarbejdelsen af buddet på Joint Strike Fighter-kontrakten, blev ifølge virksomhedens administrerende direktør også anvendt i civile programmer. I flymotorsektoren kan det program, den amerikanske regering har støttet, til udvikling af turbineteknologi, som kan anvendes i både civile og militære motorer, meget vel resultere i en større afsætning på det civile end på det militære marked.

Europæiske virksomheder har ikke råd til at se bort fra det enorme potentiale, det amerikanske marked frembyder. De må genoverveje deres egne fremtidige investeringer. Men den intense transatlantiske konkurrence, navnlig mellem Airbus og Boeing, bør ikke overskygge det stærke transatlantiske samarbejde. Dette gælder i særdeleshed civile luft- og rumfartsprodukter. Underleverancer og indkøb, produktion, joint ventures og fusioner på tværs af Atlanten er en naturlig udvikling for en industri, som betjener globale markeder. Det forventes og hilses velkomment, at sådanne forbindelser vil spille en endnu større rolle i fremtiden.

De transatlantiske forbindelser

- Airbus køber en stor mængde udstyr i USA, herunder motorer (GE og P&W) og systemer. Følgelig kan op til 40 % af et nyt Airbus-fly meget vel være fremstillet i USA. Udviklingen af A 380 kunne sikre op til 60 000 job på den anden side af Atlanten.
- Europæiske virksomheder udvikler og producerer store komponenter og subsystemer til Boeing-fly.
- Europæiske motorfabrikanter såsom Rolls-Royce, SNECMA, MTU og FiatAvio er involveret i motorprogrammer i både EU og USA, endda i forbindelse med konkurrerende produkter.
- CFMI, der er et 50/50-datterselskab til SNECMA og GE, fremstiller et meget succesfuldt sortiment af flymotorer.
- THALES og Raytheon oprettede i 2001 en fælles 50/50-virksomhed (TRS) med hjemsted i USA.
- BAE Systems har en samlet omsætning på 4 mia. USD i USA. Virksomheden vil også have en andel på 8 % i Joint Strike Fighter-programmet (JSF-programmet) og udviklingen af dette.
- Rolls-Royce udøver omfattende aktiviteter i USA og vil også være involveret i udviklingen af JSF.

4. IMØDEGÅELSE AF KONKURRENCEN PÅ VERDENSMARKEDERNE

Fair vilkår i international samhandel og markedsadgang er vigtige forudsætninger for sikring af en konkurrencebaseret vækst i luft- og rumfartssektoren.

4.1. Fair vilkår i international samhandel: lige betingelser

Den europæiske luft- og rumfartsindustri møder på det globale marked en stærk konkurrence fra virksomheder med hjemsted i andre egne af verden, hovedsagelig USA. I kraft af luft- og rumfartssektorens profil har regeringerne altid spillet en væsentlig rolle inden for denne sektor. Den offentlige støtte antager forskellige former som f.eks. beskyttelse af hjemmemarkederne, eksportstøtte, skatteincitamenter eller direkte/indirekte finansiering. På denne baggrund er det afgørende, at der tilvejebringes en balance i de internationale støttepraksisser og -regler for at sikre lige betingelser.

Internationale handelsaftaler spiller en betydningsfuld rolle i denne forbindelse. Hvad angår *civile fly*, er der to aftaler, som dominerer billedet: *GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer fra 1979* og *EØF-USA-aftalen om samhandlen med store civile luftfartøjer fra 1992* (bilateral aftale). Sidstnævnte regulerer nøje formerne for og størrelsen af den offentlige støtte for begge parter, indeholder bestemmelser om gennemsigtighed og forpligter parterne til at undgå handelskonflikter.

Gensidig anerkendelse og overholdelse af de internationale handelsforpligtelser, herunder gennemførelsen af påbud fra WTO, er nødvendig for at sikre en afbalanceret konkurrence mellem luft- og rumfartsvirksomheder i forskellige dele af verden.

Markedsadgangen kan i høj grad hindres gennem import- og eksportbarrierer for udenlandske virksomheder. Dette er især et problem, hvis det beskyttede marked er stort, som tilfældet er med det amerikanske forsvarsmaterielmarked. Europæiske producenter står over for to særlige problemer, som er affødt af den amerikanske politik:

- 4.1.1. På grund af restriktive regler, der er indskrevet i mange individuelle love på både føderalt og statsligt plan som f.eks. de føderale forskrifter for indkøb af forsvarsmateriel (Federal Acquisition Regulations), er det vanskeligt at komme ind på det amerikanske marked. Dette afspejler i praksis en "Buy American"-strategi.

I 2001 godkendte den amerikanske Kongres en lov, der eksplicit indskrænker det amerikanske forsvarsministeriums indkøbsmuligheder, så dette kun kan købe kommercielle Boeing-fly (§ 8159 i forslag til lov om forsvarsbevillinger - HR 3338). Denne lov vil i praksis udelukke indkøb af et Airbus-tankfly, selv om der er tale om et konkurrencedygtigt produkt.

I en overskuelig fremtid vil alle amerikanske offentlige satellitnyttelaster skulle opsendes på udstyr, som er fremstillet i USA, medmindre der foreligger en dispensation udstedt af præsidenten eller en af denne udpeget repræsentant.

- 4.1.2. USA har stramme eksportregler, der forbyder uindskrænket eksport af udstyr ved fremmede stater, hvis dette udstyr inkluderer komponenter, der er omfattet af amerikanske militære forskrifter eller regler om dobbelt anvendelse. De amerikanske myndigheder er i færd med at revidere disse eksportkontrolbestemmelser, men indtil videre kun på bilateral basis med udvalgte lande såsom Australien, Canada og Det Forenede Kongerige.

I takt med at den europæiske industri bliver mere og mere tværnational, vokser behovet for en lempelse af de amerikanske eksportkontrolregler gennem en dialog, der omfatter så mange europæiske lande som muligt. Denne transatlantiske dialog vil i første omfang bygge på igangværende bilaterale drøftelser på industriniveau med seks europæiske lande (Det Forenede Kongerige, Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Sverige), som var signatarer til "European Defence Industry Restructuring Framework Agreement", der blev indgået i 2000 ved en hensigtserklæring (LoI - letter of intent) om samarbejde på forsvarsområdet.

- *Leverancen til Kina af en Astrium APR3-satellit med henblik på opsendelse med en kinesisk raket i juli 2001 blev blokeret af en langsommelig sagsbehandling fra de amerikanske eksportmyndigheders side, fordi satellitten omfattede amerikanske komponenter. Seks modtagere på satellitten skulle anvendes af en kinesisk operatør.*
- *Eksporterede amerikanskfremstillede krigsfly, der skal udstyres med ikke-amerikanske systemer til elektronisk krigsførelse, skal have udstyret monteret af den amerikanske kontrahent, der også skal levere visse nøglekomponenter. Det amerikanske luftvåben skal have indsigt i systemets samlede kapacitet og godkende installationen.*
- *Dassault Aircraft blev nægtet tilladelse til at montere AMRAAM-luft-til-luft-missilet på Rafale med henblik på salg til Sydkorea, hvilket svækkede budet i den igangværende konkurrence med de amerikanske konkurrenter.*

Selv om de europæiske og amerikanske brancheorganisationer har forenet kræfterne for at løse nogle af disse problemer, forudsætter yderligere fremskridt en klar politisk vilje og indgreb fra regeringernes side. Overalt, hvor der findes handelsbarrierer, bør disse reduceres for at sikre en fair gensidig markedsadgang.

4.2. Udbygning af det internationale samarbejde

Eksperterne forudser, at der vil ske store ændringer i de regionale efterspørgselsmønstre i de kommende årtier. Ca. halvdelen af efterspørgslen på civile fly forventes i de næste 20 år at hidrøre fra lande uden for de store, men relativt modne markeder i USA og Europa.

Markedsadgangen afhænger alle steder af kommercielle faktorer såsom kvalitet, pris og tjenesteydelser, men også af opbygningen af mere bredt baserede politiske og diplomatiske forbindelser. I betragtning af dets rolle i internationale forbindelser påhviler der EU et stort ansvar i disse spørgsmål. Samarbejdsaftaler mellem EU og Kina og EU og Indien på luftfartsområdet er eksempler på styrkede forbindelser. Et andet eksempel er det nylig lancerede samarbejde vedrørende civil luftfart mellem EU og Asien.

Ændringer i markedsmønstrene vil have en indvirkning på luft- og rumfartsindustriens struktur. For at få bedre adgang til vækstmarkederne kan det meget vel kræve, at man flytter fremstillingskapacitet ud til disse. Da det i første omgang fortrinsvis vil være fremstillingsvirksomhed med en ringe merværdi, der flytter ud til disse markeder, vil der være behov for, at de etablerede luft- og rumfartsindustrilande koncentrerer sig om sofistikerede teknologier.

En integreret tilgang, der sammenkobler konkurrencedygtige produkter og en effektiv markedsføring fra industriens side med en styrkelse af forbindelserne på det politiske plan,

har vist sig vigtig, for at luft- og rumfartsindustrien kan styrke sin position på verdensmarkederne. Det er i den henseende af stor betydning, hvilken politik EU-regeringerne lægger for dagen.

STAR 21-anbefalinger vedrørende verdensmarkederne

- Sikre lige betingelser, så europæisk industri kan konkurrere på fair vilkår på verdensmarkederne
- Lette adgangen til verdensmarkederne, specielt det amerikanske
- Søge bredere aftaler med henblik på at forenkle eksportkontrollen med produkter indeholdende amerikanske komponenter
- Sikre fair gensidig markedsadgang
- Fortsætte bestræbelserne på at udvikle internationale samarbejdsprogrammer.

5. EUROPÆISK LUFT- OG RUMFARTSINDUSTRIS OPERATIONELLE RAMMER

En bred vifte af politikker er bestemmende for den europæiske luft- og rumfartsindustri operationelle rammer. Nogle politikker formes i EU-regi, andre i vid udstrækning på nationalt plan. Af de politikker, der betyder mest for luft- og rumfartsindustrien, kan nævnes konkurrencepolitikken, skatteområdet, færdigheder og mobilitet samt udvidelse og forskning.

5.1. Konkurrencepolitik

Omstruktureringen af forsvars- samt luft- og rumfartsindustrien har resulteret i et øget antal fusioner og andre samarbejdsaftaler mellem virksomheder i EU. Disse industrier har bevæget sig fra en konsolideringsfase på nationalt plan til en ny fase præget af fælleseuropæisk konsolidering. Denne udvikling sætter europæisk industri i stand til at opfylde kravene til en dynamisk konkurrence og styrker europæisk industris konkurrenceevne både på det civile og det militære felt.

EU's konkurrencepolitik og navnlig forordningen om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser udstikker klare rammer og sikrer hurtige beslutninger, der letter de fusioner og virksomhedsovertagelser samt samarbejdsaftaler mellem virksomheder, som ikke bringer en effektiv konkurrence i fare. EU's kontrol med statsstøtte gør det desuden muligt at skelne mellem den støtte, der er nødvendig for forskning og teknologisk udvikling, og ulovlig støtte, hvis formål er at beskytte ukonkurrencedygtige virksomheder.

Når man anvender EU's konkurrencepolitik på luft- og rumfartssektoren, er der visse forhold, der bør tages hensyn til i de enkelte tilfælde. Sådanne forhold vedrører elementer som f.eks. markedsdefinition, mulig dominans eller negativ indflydelse på fremtidig innovation. Specielt hvad angår forsvarsrelaterede aktiviteter, kunne følgende aspekter være af relevans:

- Nationale regerings begrænsninger af markedernes geografiske rækkevidde gennem indkøbsregler og administrative procedurer (selv om konkurrencen i stigende grad foregår på europæisk eller sågar globalt plan)

- Statens udøvelse af modvægt som eneste kunde
- Tilfælde, hvor EU kun er i stand til at mønstre en enkelt virksomhed, der er i stand til at konkurrere på globalt plan i en fase præget af fælleseuropæisk og verdensomspændende konsolidering.

5.2. Skatteincitamerter med henblik på innovation

Som led i en bredere policymix tjener skatteincitamerter til investering i forskning som ansporing til innovativt arbejde, der ikke giver et umiddelbart afkast. Sådanne skattelempelser er et led i nationale virksomhedsskatteordninger. De varierer stærkt både i EU og i sammenligning med andre dele af verden. De er et vigtigt politikinstrument til fremme af innovation i industrier med høje investeringer i forskning og teknologi, som det er tilfældet med luft- og rumfartssektoren.

I Canada udløser bestemte FoU-aktiviteter et forholdsmæssigt skattefradrag, som modregnes i den skat, der skal betales af årets overskud. Nogle provinser har indført yderligere incitamerter. Quebec giver f.eks. et skattefradrag, der er proportionalt med det beløb, som anvendes på FoU-lønninger i provinsen.

EU-landene bør være opmærksomme på den virkning, skatteincitamerter på forskningsområdet har på industriens beslutninger om, hvor og hvor meget de investerer.

En nyttig fremgangsmåde vil være at analysere de virkninger, forskellige skatteordninger har på luft- og rumfartssektoren i EU, og sammenligne disse ordninger med systemer uden for EU. Der bør tages højde for de lange gennemløbstider, som de højteknologiske industrier har til fælles, og luft- og rumfartssektorens fælleseuropæiske natur, da store forskelle i EU-landenes skatteordninger på forskningsområdet også kan forvride investeringsbeslutningerne. Mulighederne for at anvende skattelempelser og andre incitamerter til fremme af innovation på EU-plan bør undersøges, om nødvendigt gennem samordnede nationale aktioner, så man undgår konkurrenceforvridding.

5.3. Opretholdelse af færdigheder

En "færdighedskløft" i luft- og rumfartssektoren kunne vise sig at være en stor hindring for industriens fremtidige vækst og konkurrenceevne i EU. Hurtige teknologiske forandringer og en øget konkurrence understreger behovet for en kreativ, innovativ og tilpasningsduelig arbejdsstyrke. Opretholdelsen og udbygningen af en stærk europæisk færdighedsbase vil være en vigtig faktor med hensyn til at fastholde den globale konkurrenceevne og holde på investeringerne i EU. Uddannelsessystemernes generelle formåen bør derfor forbedres, idet der anlægges et livslangt læringsperspektiv med henblik på tilvejebringelsen af en bedre balance mellem de erhvervsmæssige grunduddannelser og efter- og videreuddannelserne samt slå bro mellem de forskellige læringssammenhænge. Der bør som sådan gøres fuld brug af den viden og de færdigheder, som er erhvervet i både formelle og uformelle sammenhænge. Visse tegn på, at det bliver stadig vanskeligere at finde højt kvalificerede medarbejdere, giver navnlig anledning til bekymring.

Initiativer til forbedring af færdighedsbasen i europæisk luft- og rumfartsindustri

Hamburgs taskforce for et "kvalifikationsprogram": De regionale luft- og rumfartsindustrier, den føderale arbejdsanvisning, uddannelsesinstitutionerne og Hamburg Kommune har i fællesskab udviklet supplerende undervisningsordninger inden for luft- og rumfartsteknologi for at tilvejebringe en bæredygtig velkvalificeret arbejdsstyrke.

Kvalifikationsprogrammet omfatter grundlæggende lærlingeordninger ("flyelektriker" og "flymekaniker") og dedikerede avancerede erhvervsuddannelsesprogrammer. I februar 2002 startede det første kursus i luftfartsteknologi på Hamburgs offentlige erhvervsuddannelsesinstitut for produktudvikling og luftfartsteknologi. Kurset er tiltænkt specialister, som allerede har flere års erfaring i luft- og rumfartsindustrien. Man har etableret et særligt uddannelsesprogram inden for teknisk engelsk, luftfartslovgivning og flyteknologi, der støttes af Den Europæiske Socialfond og Hamburg Kommune, og som specifikt henvender sig til personale fra små og mellemstore leverandører. Hamburg Universitet for Anvendt Videnskab tilbyder forskellige kurser inden for "flykonstruktion" inklusive et postgraduate-kursus for fuldt beskæftigede ingeniører, der endnu ikke har arbejdet inden for flyindustrien. Det tekniske universitet Hamburg-Harburg har med EU-støtte udviklet uddannelsesmoduler for unge faguddannede, som allerede arbejder i luft- og rumfartsindustrien.

I Italien er der iværksat lignende initiativer med deltagelse af industrien, universiteter og myndigheder, specielt i områderne omkring Torino, Napoli og Pisa. De omfatter både basisuddannelsesordninger og erhvervsfaglige kurser.

Aktioner med henblik på at overvinde færdighedskløften behøver derfor:

- Et tættere samarbejde mellem en bred vifte af relevante aktører, herunder offentlige organer og industrielle partnere på forskellige niveauer, med henblik på at udvikle og gennemføre foranstaltninger, der sigter mod at forbedre gennemsigtigheden og anerkendelsen af eksamensbeviser og diplomer samt højne den generelle kvalitet af erhvervsuddannelserne i EU med et bedre omdømme og ry til følge. Sådanne foranstaltninger bør indbefatte ordninger for livslang læring og erhvervsuddannelse.
- Tætte bånd mellem forskningsinstitutionerne og uddannelsessystemet.

5.4. Fremme af mobilitet

Med den industrielle koncentrationsproces, der foregår på europæisk plan, bliver personalemobilitet en væsentlig faktor. Selv om arbejdstagere kan blive anmodet om at flytte til et andet land, når opgaverne flytter, er manglen på et fælles sæt arbejdslove og arbejdsretlige forskrifter i EU og den begrænsede anerkendelse af udenlandske universitetseksamensbeviser alvorlige hindringer for en sådan grænseoverskridende mobilitet. Europæiske luft- og rumfartsvirksomheder med aktiviteter i flere medlemsstater føler virkningerne af en sådan inkonsekvens. Grænseoverskridende programmer som f.eks. Eurofighter forudsætter en betydelig arbejdstagermobilitet mellem specialiserede produktionscentre, som er placeret i forskellige EU-lande. Undtagelsesperioderne er korte, og de gældende aftalers bilaterale karakter lever ikke op til de krav, en sand europæisk industri med rette kan stille.

Europa-Kommissionen behandlede disse spørgsmål i sin seneste handlingsplan for færdigheder og mobilitet og opfordrede til øjeblikkelig handling med henblik på at fjerne praktiske, administrative og retlige barrierer for mobilitet. Det blev fastslået, at en højere grad af anerkendelse af kvalifikationer gennem opbygning af gensidig tillid og gennemsigtighed var et prioriteret mål på EU-plan. Der er med henblik herpå iværksat et øget samarbejde mellem medlemsstaterne, andre europæiske lande og arbejdsmarkedets parter på grundlag af et mandat fra Det Europæiske Råd i Barcelona i marts 2002.

Kommissionen gjorde også specifikt opmærksom på den negative virkning, de gældende socialsikrings- og pensionsordninger kan have.

Men da fælles europæiske socialsikrings- og skatteordninger ikke forventes at se dagens lys i den nærmeste fremtid, er der med henblik på at forbedre den nuværende situation behov for målrettede afhjælpningsforanstaltninger, som afspejler luft- og rumfartsindustriens særlige beskaffenhed. Hvad skatteordninger angår, findes der indtil videre kun bilaterale aftaler mellem de enkelte medlemsstater (f.eks. Frankrig og Tyskland), og de er tidsbegrænsede. De gør det muligt for den udstationerede arbejdstager at betale skat i opholdslandet. Hvad socialsikringsordninger angår, findes der et koordineringssystem på fællesskabsplan, som sikrer personer, der færdes og opholder sig i EU, socialsikringsrettigheder og bestemmer, hvilke ordninger de er underlagt. Dette er i princippet ordningen i den medlemsstat, hvor de arbejder. Der findes dog visse undtagelser, f.eks. i tilfælde af udstationering af medarbejdere fra én medlemsstat til en anden (op til 12 eller 24 måneder). Dette koordineringssystem er nu under revision og bør forenkles og tilpasses nye situationer.

Sikkerhedsclearing af personale, der arbejder på forsvarsprogrammer i forskellige medlemsstater, rejser også problemer. Den gældende lovgivning er endnu ikke blevet tilpasset store luft- og rumfartsprogrammernes grænseoverskridende natur. Forskrifterne på dette område bør strømlines, så man undgår unødigt bureaukratisk besvær.

Sikkerhedsclearing af personale, der arbejder på multinationale programmer som f.eks. Eurofighter, kompliceres ved forskellige procedurer og forsinkelser i hjemlandet, som skal klare de pågældende personer. "LoI Framework Agreement for Defence Restructuring" har til en vis grad lettet forholdene for udstationeret personale, men den clearing, som foregår, er ikke tilstrækkelig til at opfylde NATO's krav.

Der er behov for en række tiltag med henblik på at fremme den grænseoverskridende mobilitet for den europæiske arbejdsstyrke inden for luft- og rumfartssektoren:

- Udstationeringsperioderne i relation til socialsikringsordningerne bør forlænges. Airbus-erfaringerne viser, at mindst 12 år vil være passende.
- De eksisterende bilaterale aftaler mellem socialsikringsordningerne i enkelte EU-medlemslande bør udvides til en bredere grænseoverskridende europæisk kontekst.
- Europæisk luft- og rumfartspersonale, som arbejder på forsvarsprojekter i forskellige EU-lande, bør underkastes samordnede procedurer for sikkerhedsclearing.

5.5. EU's udvidelse

De central- og østeuropæiske landes tiltrædelse af EU vil frembyde udfordringer og muligheder for Europas luft- og rumfartssektor. Lande som Polen, Den Tjekkiske Republik og

Rumænien har stolte luft- og rumfartsindustrielle traditioner. EU-virksomheder har allerede udviklet specifikke forretningsforbindelser med lokale virksomheder. Man har også drøftet mulighederne for risikodeling og partnerskaber i nye programmer.

For at kunne styrke dialogen er det vigtigt, at man har fælles normer. Der er allerede bestræbelser i gang med luft- og rumfartsindustriene i Polen og Den Tjekkiske Republik med henblik på at dele detaljeret viden og eksempler på bedste praksis på områder som kvalitetskontrol, standardisering og luftdygtighed. Gensidig anerkendelse på disse områder og overholdelse af EU-normer er en forudsætning for tættere forretningsforbindelser.

Der er i marts 2002 med støtte fra Europa-Kommissionen iværksat et uddannelsesinitiativ i de central- og østeuropæiske lande omkring EU-lovgivning vedrørende civil luftfart og fælles luftdygtighedskrav (JAR).

Målet må være at udvikle langsigtede kommercielle og industrielle partnerskaber, bane vejen for et tæt samarbejde og integrering med EU's industri og bistå industrien i disse lande med at blive effektive forretningspartnere inden for luft- og rumfartssektoren. EU bør undersøge, hvorledes den kan støtte denne integrationsproces yderligere, f.eks. gennem støtte til uddannelse i fremmedsprog eller management.

5.6. Forskning inden for civil luftfart: nøglen til stor levedygtighed

Luft- og rumfartsindustrien behøver betragtelige, langsigtede forskningsbevillinger, da den innovation, der foretages i dag, er nøglen til fremtidens konkurrenceevne. Over halvdelen af EU-medlemsstaterne støtter nationale luftfartsforskningsprogrammer, samtidig med at EU-støtten spiller en stadig større rolle. EU's forskningsrammeprogrammer tegner sig nu for ca. 30 % af alle offentlige bevillinger til forskningen inden for civil luftfart i EU.

Imidlertid er luft- og rumfartsindustriens fælleseuropæiske struktur og de grænseoverskridende projekters betydning endnu ikke afspejlet i tilgangen til forskningsfinansieringen i EU. EU's sjette rammeprogram, der løber over fem år, indeholder forslag om at tildele 1 075 mio. EUR til luft- og rumfartsforskning, men medlemsstaterne vil også fortsætte med at finansiere deres nationale programmer. Der er behov for en bedre koordinering af de forskellige forskningsordninger for at komme den nuværende fragmentering af civile forskningsaktiviteter på luft- og rumfartsområdet til livs og minimere unødigt dobbeltarbejde. Da bevillingerne er stramme, er sådanne bestræbelser afgørende for sikringen af de nødvendige midler til store forskningsprojekter.

I januar 2001 fremlagde en gruppe på højt niveau under ledelse af kommissær Busquin sin analyse af den eksisterende situation ("European aeronautics: A vision for 2020" - *Vision 2020*), hvori den understregede behovet for handling. Gruppen opfordrede til, at der blev oprettet et europæisk forskningsområde inden for luft- og rumfart, som byggede på en fælles forståelse for prioriteterne blandt alle aktører. De første konkrete skridt er blevet taget i form af arbejdet i Det Rådgivende Udvalg for Luftfartsforskning i Europa (ACARE).

ACARE har til opgave at udarbejde og vedligeholde en strategisk forskningsdagsorden, som vil påvirke alle europæiske aktører med hensyn til planlægningen af deres forskningsprogrammer på både nationalt og europæisk plan, således at de er i overensstemmelse med de mål, der er fastsat af gruppen på højt niveau. ACARE vil også anbefale, at der træffes foranstaltninger med henblik på at optimere anvendelsen af eksisterende forskningsinfrastrukturer og forbedre

uddannelsespolitikkerne for at tiltrække den arbejdsstyrke, som sektoren har behov for.

Ud over en forbedring af forskningsmekanismerne og af teknologitilgængelsen samt en mere effektiv opgavedeling er der også behov for en generel forøgelse af ressourcerne. Gruppen på højt niveau skønnede, at der over de næste 20 år vil være behov for ca. 100 mia. EUR fra alle offentlige og private kilder for at imødekomme samfundets behov og gøre europæisk industri til en verdensleder inden for civil luftfart. Dette vil også være i overensstemmelse med det generelle løfte, EU's ledere afgav i Barcelona om at styrke EU's FoU og innovationsindsats, for at EU kan indhente sine største konkurrenter.

De mål, der blev opstillet i Vision 2020 for at løse de sikkerhedsmæssige, miljømæssige og operationelle udfordringer, er meget krævende og kan kun realiseres ved hjælp af banebrydende teknologier, som bør fuldt udforskes og valideres, inden de anvendes i produktionen. Dette vil kræve en kraftig stigning i de nuværende udgiftsniveauer for forskningen inden for civil luftfart, således at disse når op på i alt 100 mia. EUR inden 2020. Denne investering ligger på linje med den vækst i bevillingerne til FoU og innovation i EU på op til 3 % af BNP inden 2010, som der blev opfordret til på Barcelona-topmødet i 2002, og den forventede vækst i forskningen inden for civil luftfart i USA i samme periode.

5.6.1. STAR 21-anbefalinger vedrørende forbedringen af de operationelle rammer

- Der bør ved iværksættelsen af EU's konkurrencepolitik fortsat tages hensyn til specifikke luft- og rumfartsindustrielle forhold, specielt hvad angår forsvarsrelaterede aktiviteter.
- De virkninger, forskellige skatteordninger har med hensyn til fremme af innovation over hele verden, bør gøres til genstand for en analyse. Mulighederne for at anvende skattelemper og andre incitamenter til fremme af innovation på EU-plan bør undersøges, om nødvendigt gennem samordnede nationale aktioner, så man undgår konkurrenceforvriddning.
- Uddannelsesbehovene for en bæredygtig, velkvalificeret arbejdsstyrke bør anerkendes.
- Den grænseoverskridende personalemobilitet bør fremmes. Eksisterende problemer, specielt vedrørende socialsikringsordninger og procedurer for sikkerhedsclearing i forbindelse med forsvarsprojekter, bør løses.
- Der bør etableres ordninger for praktisk uddannelse i tiltrædelseslandene med henblik på at fremme den industrielle integration.
- Hovedaktørerne inden for forskning omkring civil luftfart bør opstille langsigtede prioriterede mål. Fremtidige forskningsprogrammer på europæisk, nationalt, regionalt og industrielt plan bør i påkommende tilfælde være genstand for en bedre koordinering og fælles planlægning.
- Allokering af tilstrækkelige offentlige midler til gennemførelse af en langsigtet strategi for forskning inden for civil luftfart, som skønnes at kræve en samlet investering på 100 mia. EUR over de næste 20 år fra alle kilder, både offentlige og private.

6. EUROPÆISK STYRING AF CIVIL LUFTFART

Tidligere var opfattelsen den, at Det Europæiske Fællesskab kunne nøjes med at oprette et indre marked for levering af lufttransporttjenester og overlade andre reguleringsaspekter til medlemsstaterne, men denne tilgang har skabt unødigt komplekse rammer for industrien som helhed. Det Europæiske lufttransportsystem er fanget i et spil mellem medlemsstaternes og EU's forskrifter, hvilket går ud over systemets effektivitet. Erfaringen viser, at det også svækker EU's indflydelse i internationale organer.

Det er derfor på tide at etablere en fuldt integreret forskriftsramme for civil luftfart med særlig vægt på nøgleområder såsom lufttrafikstyring, sikkerhedsregulering samt sikkerheds- og miljønormer. På længere sigt bør dette føre til, at Det Europæiske Fællesskab bliver medlem af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), der virker inden for FN's generelle rammer, således at EU side om side med sine medlemsstater kan forsvare egne interesser i dette forum.

6.1. Lufttrafikstyring og det fælles europæiske luftrum

Det overtrafikerede og u hensigtsmæssigt styrede luftrum over Europa volder enorme problemer for de europæiske luftfartsselskabers effektivitet, hvilket igen har en negativ indvirkning på økonomien i luft- og rumfartsindustrien. Udstyrets nedsatte produktivitet på de europæiske ruter, der fortrinsvis er kortdistanceforbindelser, øger ejerskabsomkostningerne, hvilket resulterer i mindre overskud og højere priser, mens de tilhørende forsinkelser gør livet surt for passagererne. En gruppe på højt niveau under ledelse af Kommissionens næstformand, Loyola de Palacio, har allerede opfordret til, at der etableres en stærk, uafhængig reguleringsmyndighed, som er i stand til at styre det europæiske luftrum på tværs af de nationale grænser. Gruppen har også understreget betydningen af at anvende ny teknologi. Med udgangspunkt i dette arbejde foreslog Europa-Kommissionen i oktober 2001 en pakke indeholdende foranstaltninger inden for lufttrafikstyring, som på nuværende tidspunkt er til behandling i Rådet og i Europa-Parlamentet.

Gennemførelsen af disse anbefalinger ville bidrage til at overvinde de kroniske forsinkelser, som allerede påvirker europæisk lufttransport, og som kunne påvirke den i endnu højere grad i fremtiden i betragtning af den forudsete vækst i sektoren.

De samlede omkostninger som følge af forsinkelser i Europa skønnes i 2000 at udgøre mellem 2,9 mia. EUR og 4 mia. EUR, idet over en fjerdedel af flyvningerne er forsinket, og der er tale om en gennemsnitlig forsinkelse på 43 minutter. 40 % af disse forsinkelser blev tilskrevet lufttrafikstyringen.

Den europæiske luft- og rumfartsindustri har allerede udviklet avancerede teknologier og operationelle koncepter, som kunne bidrage til at opbygge et sammenhængende europæisk lufttrafikstyringssystem (ATM-system), der kan fungere sammen med eksisterende systemer i andre dele af verden.

Det foreslåede høringsorgan for industrien, som skulle skaffe input fra industrien og andre aktører inden for rammerne af initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum, ville udgøre et egnet forum for udviklingen af tekniske specifikationer i samarbejde med industrien. Dette organ bør derfor straks etableres. Alle de forskellige aktiviteter bør inkorporeres i en overordnet generalplan.

En effektiv europæisk tilgang til ATM-problematikken er en nødvendig forudsætning, hvis EU skal sikres større indflydelse i internationale organer.

6.2. En fælles reguleringsmyndighed på sikkerhedsområdet

Indtil nu har nationale instanser varetaget sikkerheden inden for lufttransporten, herunder også certificeringen af fly og komponenter. Disse aktiviteter koordineres via Organisationen af Fælles Luftfartsmyndigheder (*JAA-systemet*). JAA-systemet er en institutionaliseret ramme for Europas civile luftfartsmyndigheder, hvor disse kan drøfte og samordne de nationale politikker. Det er ikke et retsligt organ med kompetence til at træffe bindende beslutninger.

I takt med at antallet af fusioner og virksomhedsovertagelser i industrien er vokset på europæisk plan, er denne mellemstatslige tilgang blevet uegnet. Den skaber bureaukratiske byrder for industrien uden at højne sikkerhedsniveauet. Europa-Kommissionens forslag om en forordning om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (*EASA*), som i øjeblikket er til behandling i Ministerrådet og Europa-Parlamentet med henblik på endelig vedtagelse, er et vigtigt skridt. I modsætning til JAA-systemet vil forslaget gøre det muligt, at bindende beslutninger træffes af et fælles organ.

EASA bør oprettes hurtigst muligt som en europæisk one-stop-shop for certificering, idet agenturet udstyres med en korrekt kapacitetsgrad, en hensigtsmæssig uddelegering af ansvar fra medlemsstaterne og operationel effektivitet, og der bør indgås egnede aftaler, som sætter det i stand til at bygge videre på traditionen om et samarbejde med andre europæiske lande og store globale reguleringsmyndigheder som f.eks. den amerikanske luftfartsadministration (*FAA*).

De nationale myndigheder vil imidlertid fortsat kunne forfølge egne politikmål på områder, der endnu ikke er omfattet af EASA-forordningen. Disse områder omfatter luftfartsvirksomhed, flybesætningscertifikater, lufthavne og regulering af lufttrafiksikkerheden. Industrien er interesseret i et agentur, der med tiden kan spille en stærk rolle på en international scene, der indtil videre har været domineret af FAA, og dermed styrke EU's strategiske position, i takt med at de transatlantiske industrielle forbindelser bliver tættere. På lang sigt kunne dette resultere i reguleringen af sikkerhedsspørgsmål inden for en transatlantisk organisatorisk ramme, men for at sikre, at der indføres fair regler, må EU have tilstrækkelig vægt til at opveje FAA's styrke.

EASA's ansvarsområde må derfor hurtigt udvides, så det dækker opgaver, der i øjeblikket varetages af nationale instanser i de enkelte medlemsstater.

6.3. Sikring af sikkerheden inden for lufttransport

I kølvandet på begivenhederne den 11. september 2001 fik medlemsstaterne øjnene op for, hvor afhængige de er af hinanden, og for, hvor vigtigt det er at udvide samarbejdet med henblik på at beskytte den civile luftfart effektivt mod terrortruslen.

Som et første skridt har Fællesskabet fået til opgave at sikre, at der udvikles og anvendes fælles forebyggelsesnormer, men der bør gøres mere for at tilpasse forebyggelsesmidlerne til truslen under anvendelse af de ressourcer, nye teknologier kan bidrage med på områder som cockpitsikkerhed og kryptering.

Sådanne tiltag bør nøje koordineres med USA, således at forebyggende foranstaltninger, der indføres på begge sider af Atlanten, er kompatible og ikke skaber uløselige problemer for

industrien. På denne måde vil europæisk teknologi have nye muligheder på linje med den amerikanske industri, der har været aktiv, hvad angår løsningsforslag.

6.4. Europæisk tilgang til miljøspørgsmål

Luftfarten påvirker hovedsagelig miljøet gennem støj fra fly og emissioner fra motorer. Støj fra fly er primært et lokalt anliggende. Støjen er en stor hindring for fremtidige udvidelser af mange eksisterende lufthavne og dermed for væksten i lufttransportsystemets kapacitet. Luftformige emissioner fra fly udgjorde i 1992 2 % af de samlede CO₂-emissioner og forventes at vokse til ca. 3 % af den samlede mængde i 2015. Andre emissioner, herunder NO_x, har konsekvenser for den lokale luftkvalitet og klimaændringer, og der er en tendens til, at den højde, hvori sådanne emissioner finder sted, øger deres strålevirkning (global opvarmning).

Der er allerede taget væsentlige skridt i retning af at reducere støj og emissioner fra fly, men for at sikre en bæredygtig udvikling i industrien er det vigtigt, at der gøres en løbende indsats for at nedbringe dem yderligere. *Vision 2020* har allerede udstukket målsætninger for fly- og motorudvikling over de næste to årtier med det sigte at halvere det specifikke brændstofforbrug og reducere NO_x-emissionerne med 80 %.

Luftfart er en global industri. For at undgå konkurrenceforvridning mellem luftfartsselskaber og producenter bør miljøproblemerne løses på globalt plan i ICAO-regi. EU og dets medlemsstater bør søge at styrke deres rolle i denne organisation for at få en reel indflydelse på beslutningsprocesser omkring dette spørgsmål.

STAR 21-anbefalinger vedrørende en forbedret styring af den civile luftfart

Der er et tvingende behov for en stærk europæisk organisation, som styrer den overordnede strategi i sektoren. EU's indflydelse må nødvendigvis gøre sig gældende uden for dets grænser gennem et samarbejde med reguleringsmyndigheder på luftfartsområdet over hele verden. Hovedanbefalingerne til realisering af dette mål er:

- *Civil luftfartsmyndighed*: EU bør påtage sig rollen som politisk beslutningstager og regulerende myndighed inden for alle områder af civil luftfart, idet det taler med én stemme på vegne af medlemsstaterne i alle relevante internationale organisationer og specielt i ICAO. I sidste instans bør dette føre til, at Fællesskabet bliver medlem af disse organer sammen med dets medlemsstater. Et EASA med fulde beføjelser og med en hurtig udvidelse af dets ansvarsområde er et første skridt i den retning.
- *Lufttrafikstyring*: Der bør udarbejdes en generalplan for et fælles europæisk luftrum inden for de rammer, der i øjeblikket er genstand for behandling i Europa-Parlamentet og i Rådet.

7. TVINGENDE BEHOV FOR EN EUROPÆISK SIKKERHEDS- OG FORSVARSKAPACITET

Det er en regerings primære opgave at beskytte sine borgere. Det er nu accepteret, at tilvejebringelsen af denne sikkerhed i mange tilfælde bør ske på europæisk plan. Begivenheder uden for EU's grænser kan have gennemgribende konsekvenser i EU. Urolighederne på Balkan har fremkaldt store migrationsstrømme med en direkte indvirkning

på EU-landene, mens begivenhederne den 11. september 2001 har demonstreret behovet for at være forberedt på nye former for sikkerhedstrusler, både internt og på globalt plan.

EU-landene har imødekommet disse sikkerheds- og forsvarsbehov under tre forskellige men indbyrdes forbundne indfaldsvinkler:

- Alle medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til forsvar af det nationale område spiller fortsat en hovedrolle i deres sikkerheds- og forsvarspolitikker.
- 11 EU-medlemsstater er også medlemmer af NATO, hvorfor nødvendigheden af at styrke de europæiske allieredes kapacitet, så de bliver højeffektive partnere i alliancen, er blevet givet en høj prioritet.
- Gennem traktaten om Den Europæiske Union har medlemsstaterne givet tilsagn om at fastlægge og gennemføre en fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik, herunder en gradvis udformning af en europæisk sikkerheds- og forsvarspolitik (*ESFP*) for derved at styrke den europæiske identitet og uafhængighed med det sigte at fremme fred, sikkerhed og fremskridt i Europa og i verden.

Hver af disse tre indfaldsvinkler stiller i stigende grad krav til de teknologiske løsninger. Begivenhederne den 11. september 2001 understregede yderligere behovet for kraftigere foranstaltninger for at beskytte borgerne på såvel den civile som den militære front og gjorde opgaven endnu vanskeligere. Men hvis EU i større omfang end hidtil skal opfylde disse behov for civilbeskyttelse og forsvar, således som det er nævnt i EU-traktaten, bør det have den nødvendige kapacitet. Det påhviler i vid udstrækning luft- og rumfartssektoren at tilvejebringe denne kapacitet.

Det europæiske overordnede mål (Helsingfors-mål) rummer allerede en beskrivelse af, hvad der behøves for at indsætte den 60 000 mand store udrykningsstyrke. Det er for tidligt at spekulere over, hvilke andre mål EU-medlemsstaterne skal opstille for ESFP, men det er klart, at de forpligtelser, staterne allerede har indgået i NATO-sammenhæng og på nationalt plan, indebærer nye omfattende krav på mellemlang og lang sigt, idet man husker på, at alle indsatte styrker vil være til rådighed for nationale mål samt NATO- eller EU-mål.

Det europæiske overordnede mål

"Der vil blive vedtaget et fælles europæisk overordnet mål for en militær kapacitet, der hurtigt kan sættes ind, og der vil hurtigt blive udviklet kollektive kapacitetsmål inden for kommando og indsatsledning, efterretning og strategisk transport, som skal tilvejebringes ved frivillige samordnede nationale og multinationale bestræbelser, med henblik på at kunne udføre alle Petersberg-opgaverne".

Konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Helsingfors, 1999

7.1. Kortlægning af kapacitetskløften

Det er EU's umiddelbare ønske at kunne gennemføre krisestyringsoperationer over hele spektret af de såkaldte Petersberg-opgaver: humanitær indsats og redningsopgaver, fredsbevarende funktioner og kampstyrkers opgaver i forbindelse med krisestyring, herunder fredsskabelse. Parallelt hermed vil de pågældende medlemsstater udvikle den nødvendige forsvarskapacitet til sikring af nationale, europæiske og transatlantiske interesser inden for rammerne af den eksisterende sikkerhedsarkitektur, navnlig NATO.

Der er på EU-plan en klar erkendelse af behovet for større muligheder for at opfylde det europæiske overordnede mål, et behov, der er nært knyttet til luft- og rumfartsindustriens fremtid i Europa. EU-medlemsstaterne har tilkendegivet, at de er rede til at forbedre den operationelle kapacitet inden for rammerne af den europæiske kapacitetshandlingsplan, så de til fulde kan løfte alle Petersberg-opgaverne, navnlig hvad angår disponibilitet, indsatssevne, bæredygtighed og interoperabilitet. De er mere specifikt enedes om at gøre en særlig indsats inden for kommando, indsatsledelse, kommunikation og efterretning (C3I) samt strategisk luft- og søtransport.

Kommando-, indsatsledelses- og efterretningskapacitet under anvendelse af ressourcer såsom ubemandede overvågningsfly og satellitkommunikationssystemer er væsentlige instrumenter for EU til løsning af Petersberg-opgaverne, herunder krisestyring i nabolandene (f.eks. på Balkan) eller andre steder i verden.

Strategisk lufttransport sætter de politiske beslutningstagere i EU i stand til hurtigt at overføre styrker til fjernere bestemmelsessteder med henblik på fredsbevarende aktioner eller indsatsopgaver og at sikre hurtig evakuering fra verdens brændpunkter, samtidig med at man begrænser tabstallene.

Der er opnået enighed om, at den gradvise udformning af en fælles forsvarspolitik i EU-sammenhæng vil blive understøttet i overensstemmelse med medlemsstaternes ønsker af et samarbejde mellem dem på våbenområdet. Det Europæiske Råd i Laeken i december 2001 understregede betydningen af en bedre samordning af de militære krav og af planlægningen af våbenindkøb og noterede sig, at EU og de ansvarlige ministre ville søge løsninger og nye former for samarbejde med henblik på at udvikle den nødvendige kapacitet, idet de udnytter de forhåndenværende ressourcer så effektivt som muligt.

Luft- og rumfartssektoren er således en afgørende komponent både med hensyn til forsvarsanvendelser og overvindelse af kapacitetskløften – som er en væsentlig forudsætning for opretholdelsen af den europæiske sikkerheds- og forsvarspolitik troværdighed.

7.2. En udfordring for EU

EU-landenes forsvarsbudgetter bør anvendes på en mere sammenhængende måde. De traditionelle mekanismer for koordination og samarbejde mellem EU-landene er ikke tilstrækkeligt effektive. De europæiske militære krav er ikke harmoniseret, og markeder og indkøb er følgelig fragmenteret og for små til at gøre det muligt for industrien at udvikle lange produktionsserier og blive mere konkurrencedygtig.

Som følge af fragmenteringen af forsvarsmarkedet er man ikke fælles om forskning og teknologi, og den forhåndenværende forskning og teknologi er utilstrækkelig, hvilket betyder, at europæisk industri ikke er i stand til at udnytte de bedste teknologier på en sammenhængende måde. Og mens europæiske virksomheder forventes at samfinansiere en stor del af deres militære forskning og udvikling, modtager amerikansk industriel FoU fuld støtte, en politik, der bekræftedes i maj 2001.

Denne kombination af faktorer lægger et kolossalt pres på europæisk industri i dens bestræbelser på at forblive konkurrencedygtig på nøglemarkederne. Den ekstra pakke på 40 mia. USD, som den amerikanske administration primært har tildelt forsvarsindustrien som følge af begivenhederne den 11. september 2001 som supplement til det foreslåede budget på godt 400 mia. USD for finansåret 2003, kunne forværre denne situation yderligere.

Den store ubalance mellem USA og EU ikke alene fordrejer konkurrencen, men vanskeliggør også ethvert samarbejde og partnerskab over Atlanten.

Skal EU føre en troværdig udenrigs- og sikkerhedspolitik, kræver det en fyldestgørende europæisk forsvarskapacitet. Militære systemer behøver 15 til 20 år fra teknologivurdering til operationel indsættelse. På områder, hvor der ikke iværksættes nogen FoU-programmer af betydning, vil EU ikke have andet valg end at opgive sin operationelle kapacitet eller være afhængig af ikke-europæiske leverandører.

Nylige begivenheder understreger betydningen af, at både civil og militær krisestyring er udstyret med effektive og hurtige efterretnings-, kommando- og indsatsledelsesprocedurer samt præcisionsvåbensystemer uden sideeffekter. Dette forudsætter innovative og komplekse løsninger, hvis udvikling kan indebære gennemførlighedstest og demonstratorer, og som resulterer i en ny generation af udstyr på nøgleområder som f.eks. eftersøgnings-, rednings- og efterretnings tjenester, C3I-systemer, ubemandede luftfartøjer og intelligent ammunition. Medmindre EU opretholder denne kapacitet og udbygger den, er der en reel risiko for, at EU's handleevne vil afhænge af USA i kraft af dettes dominans over leverancen af bestemte typer udstyr eller support til allerede leverede systemer.

Der er stor risiko for, at hvis EU-medlemsstaterne ikke øger deres engagement i luft- og rumfartsindustrien og anlægger en europæisk tilgang til disse spørgsmål, vil de begrænse EU's selvstændige evne til at løse selv elementære Petersberg-opgaver, for ikke at nævne de forpligtelser, de enkelte medlemsstater har inden for NATO.

Det nye elektroniske miljø

Krigsførelsens natur undergår gennemgribende forandringer, der er affødt af behovet for at maksimere den effektive indsættelse af militærstyrker, skærpe overvågningen over for terrortruslen, komme med en fleksibel respons på en sådan trussel og efterkomme det vigtige krav om at minimere militære og civile tabstal i forbindelse med militæraktioner. Dette scenarie omfatter anvendelsen af ubemandede flysystemer både til overvågning og fremføring af styrker.

Meget af den teknologi, der er nødvendig til sikring af denne nye kapacitet, er generisk. Indsættelse af ubemandede systemer kan være en pålidelig og omkostningseffektiv metode til overvågning og datastyring, hvad angår fiskeribeskyttelse, grænsepatruljering, håndhævelse af lov og orden, civile eftersøgningsopgaver og redningsaktioner og mange andre anvendelser med et betydeligt markedspotentiale. Både civile og militære anvendelser kan og bør dækkes af den europæiske luft- og rumfartsindustri.

USA har indtil videre gjort de største fremskridt i retning af opbygningen af dette elektroniske miljø og udviklingen og indsættelsen af ubemandede systemer. Medmindre EU kan udvikle sin egen uafhængige kapacitet på dette område, om end på et overkommeligt lavere kapacitetsniveau, vil der være alvorlige begrænsninger både med hensyn til at kunne spille en væsentlig rolle i militæroperationer side om side med USA og navnlig iværksætte selvstændige aktioner. Det springende punkt i denne forbindelse vil være interoperabiliteten mellem EU-landene indbyrdes og i forhold til USA og NATO.

7.3. En ny tilgang til EU's forsvarsbehov

Af samtlige erhvervssektorer er forsvarsmateriel den eneste i EU, der primært er undergivet de nationale politikker. Kortlægningen af fremtidige krav og indkøb til dækning af de aktuelle behov gennemføres på et rent nationalt grundlag med kun ringe hensyntagen til den fælles interesse. Dette er dyrt og ineffektivt, afføder dobbeltarbejde og øger omkostningerne i en tid, hvor budgetterne er pressede. Det er klart, at:

- et fragmenteret marked fratager EU muligheden for stordriftsfordele, som er nødvendige for at reducere omkostningerne, finansiere FoU og sikre en effektiv teknologianvendelse
- traditionelle samarbejdsmetoder i EU ikke giver mest valuta for pengene.

Opstillingen af fælles mål i udenrigspolitikken og samarbejdet omkring sikkerhedsopgaver bør følges op af fælles mål og samarbejde omkring den konstruktionsmæssige udformning og indkøb af værktøjerne. Man bør fremskynde bestræbelserne på at samordne de militære krav og planlægningen af våbenindkøb, således som det blev anbefalet på Laeken-topmødet i 2001, med det formål at fastlægge en integreret våbenpolitik på EU-plan. Man bør ligeledes fremskynde initiativerne med henblik på fælles indkøb i organisationer såsom Fællesorganet for Samarbejde på Forsvarsmaterielområdet (*OCCAR*) og Den Vesteuropæiske Rustningsgruppe (*WEAG*).

Udgiftsbesparelser vil imidlertid ikke være nok til at dække behovene i forbindelse med den nye sikkerhedsdagsorden. Der vil være behov for yderligere midler, og disse nye behov kommer netop, som flere af EU-landenes regeringer er gået i gang med at omstrukturere deres væbnede styrker for at tilpasse dem til et nyt strategisk miljø, hvor der er andre militære krav. Omstrukturering er imidlertid udgiftskrævende, og eventuelle besparelser vil først vise sig efter nogen tid. Den integrerede tilgang til krisestyring, der er en bestanddel af den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik, vil kræve ny kostbar kapacitet, bl.a. i forbindelse med suverænitetshævdelse.

Europæisk handlefrihed har sin pris, idet europæiske væbnede styrker skal udrustes med egnet udstyr, og der skal etableres en stærk industriel og teknologisk base. Derfor bør der sikres en europæisk tilgang til beslutninger om niveauet af de nationale udgifter til forsvarsmateriel, omprioriteringer inden for de eksisterende forsvarsbudgetter og en fyldestgørende respons over for nye trusler. Hertil kommer, at de aktuelle begrænsede bevillinger til koordinerede FoU-projekter på forsvarsområdet bør styrkes, og at disse projekter bør omfatte store fælles demonstratorprogrammer, som omfatter aktiviteter fra forskellige medlemsstater, så der skabes en stærk forsvarsforskningsramme.

Medlemsstaternes og EU's forpligtelser med hensyn til at etablere en effektiv forsvarsstruktur, der harmonerer med EU's nye strategier og prioriteter, og som i stigende grad er uafhængig, forudsætter en europæisk våbenproces omfattende:

- Formuleringen af en fælles europæisk våbenpolitik, der bygger på en bæredygtig forsvarsteknologisk og -industriel base, med udvikling af effektive FoU-programmer for at imødekomme de forsvars- og sikkerhedsbehov, som er fastlagt inden for rammerne af EU's fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik, og styrke den europæiske kapacitet i Den Nordatlantiske Alliance.

- Fremme i de enkelte medlemsstater af effektive ordninger for våbensamarbejde, der tager udgangspunkt i de bedste eksempler fra "LoI Framework Agreement for Defence Restructuring".
- Etablering af en sammenhængende EU-ramme med henblik på udformningen af et integreret europæisk forsvarsmaterielmarked, der giver industrien mulighed for at udnytte stordriftsfordele og levere det udstyr og de tjenester, der er behov for i de fælles europæiske politikker og på eksportmarkedet, til en overkommelig pris.

Sådanne strukturforbedringer vil imidlertid ikke i sig selv være tilstrækkelige til at tilvejebringe den nye kapacitet, der er behov for til gennemførelse af EU-ledernes strategiske mål. EU-landenes stadig voksende forsvars- og sikkerhedsforpligtelser kræver, at der tilføres øgede midler. Den uundgåelige konklusion er, at det generelle udgiftsniveau må øges.

7.4. Et indre marked inden for forsvarsmateriel

Eftersom den europæiske luft- og rumfarts- samt forsvarsindustri konkurrenceevne er afgørende for europæiske sikkerheds- og forsvarsmåls troværdighed, bør de eksisterende instrumenter anvendes, hvor det er muligt for at afskaffe de politikker og praksisser, der forhindrer europæiske producenter af forsvarsmateriel og –udstyr i at arbejde mere effektivt.

Konsolideringen af den europæiske luft- og rumfarts- samt forsvarsindustri går hånd i hånd med voksende overførsler af produkter, komponenter, halvfabrikata og råvarer enten mellem uafhængige virksomheder, der er forbundet gennem kunde-/leverandørrelationer, eller mellem virksomheder eller fabrikker tilhørende samme koncern. I begge tilfælde er det vigtigt at sikre, at varerne kan bevæge sig i det indre marked på en måde, så omstrukturerede europæiske virksomheders konkurrenceevne ikke bringes i fare. Hertil tjener ud over administrativ forenkling indførelsen af procedurer, der tillader varer og komponenter at cirkulere hurtigere – hvilket er en nødvendighed for en moderne, fleksibel virksomhedsledelse.

Bestræbelser på at fremme den frie bevægelighed for forsvarsmateriel gennem forenkling af kontrollen i forbindelse med overførsler inden for Fællesskabet og harmoniseringen af toldafgifter er en forudsætning for etableringen af et integreret indre marked, som er en hovedhjørneste for EU-dimensionens merværdi.

Strategier, der er udviklet med henblik på det indre marked, hvor EU har meget stor erfaring med hensyn til regeludstedelse, f.eks. hvad angår principperne for offentlige indkøb, kan også være relevante for etableringen af et indre forsvarsmaterielmarked, specielt i forbindelse med en spirende europæiske våbenpolitik, hvor der tages et særligt hensyn til de specifikke forhold, som kendetegner forsvarsmateriel.

Europa-Parlamentet har støttet denne fremgangsmåde. I april 2002 vedtog det en beslutning om den europæiske forsvarsindustri, hvori det understregede sin opfattelse af, at en stærk, effektiv og levedygtig europæisk våbenindustri og en effektiv indkøbspolitik var afgørende for udviklingen af ESFP. Det bekræftede også sin støtte til den handlingsplan, der er indeholdt i Kommissionens meddelelse fra 1997 med titlen *Unionens strategi vedrørende de forsvarsrelaterede industrier*, hvori Kommissionen opfordrede til en presserende omstrukturering i sektoren og etableringen af et europæisk forsvarsmaterielmarked.

Samtidig med at det opfordrede til, at Rådet og Parlamentet så hurtigt som muligt fik forelagt en ajourført handlingsplan, opfordrede Parlamentet Kommissionen til at overveje, hvorvidt

den fælles handelspolitik og disciplinen i det indre marked burde anvendes på forsvarsindustrien, om det er muligt at udvikle et multiinstitutionelt og forsvarsindustrielt organ med den opgave at samle og koordinere forskningen på forsvarsområdet i lighed med ACARE, og om der er behov for yderligere tiltag for at fremme etableringen af tværnationale virksomheder og integrere tiltrædelseslandenes industrier.

På længere sigt giver Det Europæiske Konvent mulighed for at kortlægge, hvilke institutionelle og operationelle ordninger der er de mest effektive med hensyn til at realisere EU's mål på forsvarsområdet og dermed også styrke den europæiske luft- og rumfarts- samt forsvarsindustri konkurrenceevne.

STAR 21-anbefalinger vedrørende forsvarsområdet

- Endelige mål: En europæisk våbenpolitik, der strukturerer de europæiske markeder for forsvars- og sikkerhedsudstyr og sikrer en bære- og konkurrencedygtig teknologisk og industriel base
- Samordning af de militære krav og af planlægningen af indkøbsbudgetter og våbenindkøb
- Øgede ressourcer, som anvendes mere effektivt, med ansporing til europæiske samarbejdsprogrammer og mere effektiv opgavedeling mellem medlemsstaterne indbyrdes
- En mere sammenhængende strategi mellem medlemsstaterne indbyrdes, hvad angår udgifterne til forsvarsforskning
- Bestræbelser i retning af etablering af et europæisk forsvarsmaterielmarked og et våbenagentur med ansvar for en bred vifte af aktiviteter i forbindelse med indkøb, fælles forskning og udvikling, køb fra lager osv.
- Fremme af EU-dækkende aktioner i lighed med "Framework Agreement for Defence Restructuring"
- Overvindelse af de kløfter, der er afdækket i det europæiske overordnede mål og i de kollektive kapacitetsmål.

8. SIKRING AF EU'S ROLLE I RUMMET

Europa har i de seneste 40 år udviklet en betragtelig rumkapacitet i kraft af sit rumfartøjer og sine løfteraketter samt den hertil hørende jordbaserede infrastruktur. Denne kapacitet er nu et vigtigt redskab til sikring af europæiske borgeres velfærd og sikkerhed. Den er afgørende for mange anvendelser på såvel det civile som det militære område, og dens betydning fortsætter med at vokse hurtigt. Rumapplikationer udgør et væsentligt og voksende bidrag til EU's politikker, f.eks. inden for miljø, transport, landbrug og udvikling. Den spirende fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik og gennemførelsen af Petersberg-opgaverne forudsætter også en kapacitet, som kræver anvendelse af rumteknologier.

Disse anvendelser er afhængige af en europæisk kapacitet på tre indbyrdes forbundne områder:

- anvendelse af rummet til jordobservation, navigation og telekommunikation

- rumvidenskab
- adgang til rummet.

8.1. Rumapplikationernes betydning

Rummets strategiske betydning for EU er blevet bredt anerkendt. Siden Den Europæiske Rumfartsorganisation (ESA) blev oprettet i 1975 med henblik på et europæisk samarbejde inden for civile rumaktiviteter, har et af organisationens hovedmål været at skabe en bedre forståelse af jorden og universet gennem udvikling og gennemførelse af specifikke programmer. EU har gennem sådanne multilaterale programmer i forening med nationale bestræbelser udviklet en betydelig kapacitet inden for rumfartøjsteknologi. Samtidig har EU udviklet Ariane-løfteraketfamilien for at sikre en selvstændig adgang til rummet.

*Satellitovervågning kan bidrage til at afdække ændringer i vejr- og miljømønstre og bestemme, gennemføre og overvåge EU's internationale forpligtelser som f.eks. Kyoto-protokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer. **Global positionering** vil bringe store forbedringer med hensyn til sikkerhed, effektivitet og intermodalitet inden for EU's transportsektor gennem tilvejebringelse af præcise informationer om position og navigation. **Satellittelekommunikationstjenester** rummer mulighed for at forbedre kommunikationssystemerne i EU.*

Europa-Kommissionen (EF) og ESA formulerede i 2000 en fælles europæisk rumstrategi og oprettede en EF/ESA-taksforce. To fælles programmer er af særlig betydning på kort sigt: det globale Galileo-positioneringssystem og den globale miljø- og sikkerhedsovervågning (GMES).

***Galileo** er et europæisk program for satellitbaseret radionavigation, der bygger på en konstellation af 30 satellitter over hele kloden med lokale jordbaserede modtagere, som kan levere tjenester praktisk taget overalt på jorden. Det vil være kompatibelt med og komplementært til GPS-systemet, der anvendes af det amerikanske forsvarsministerium. EU-landenes ministre har godkendt projektets udviklingsfase, der vil løbe indtil 2005, og som da vil blive efterfulgt af en etablerings- og en driftsfase. Det er planen, at systemet skal være operationelt i 2008.*

***GMES** er et europæisk initiativ, der blev søsat i 1998, og som vil drage nytte af eksisterende og planlagte satellitforskningsfaciliteter med det formål at skabe et operationelt system for rumbaseret information. Overvågningskapaciteten vil omfatte globale klimaændringer, miljøbelastninger og eventuelle sikkerhedsanvendelser, såfremt der er behov for sådanne inden for rammerne af EU's fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik.*

8.2. Europæisk rumindustris udfordringer

Rumaktiviteter omfatter anvendelser af ren kommerciel interesse i den civile sektor, specielt telekommunikationssatellitter. I de sidste 10 år har den europæiske rumsektor investeret massivt for at udnytte den kraftige vækst, der er skabt af dette kommercielle marked, mens de lønsomme programmer i USA fortrinsvis har været institutionelle programmer. Den seneste hurtige afmatning på markedet for telekommunikation – og følgelig på løfteraketmarkedet – bringer den europæiske rumindustris levedygtighed i fare. Afmatningen er sammenfaldende med beskæringer i de offentlige rumbudgetter, hvilket truer finansieringen af ESA's programmer i EU.

Europæisk rumindustri store afhængighed af det kommercielle marked står i kontrast til USA, hvor hovedparten af indtægterne hidrører fra offentligt finansierede programmer. I USA vil øgede offentlige investeringer i rumindustrien fortsat sætte den europæiske industri under pres – global dominans inden for rumudstyr og –applikationer er et erklæret amerikansk politikmål.

Situationen kan aflæses af tallene: I 1999 udgjorde de amerikanske luft- og rumfartsvirksomheders omsætning i forbindelse med rumaktiviteter 33 700 mio. EUR, hvoraf de 26 000 mio. EUR – dvs. over tre fjerdedele – finansieredes af forsvarsministeriet og af NASA. I modsætning hertil havde de europæiske virksomheder en omsætning på mindre end 5 500 mio. EUR, hvoraf kun halvdelen hidrørte fra institutionelle kilder. Den resterende del stammede fra det konkurrencebaserede, kommercielle marked.

Hertil kommer, at der på nationalt og bilateralt plan (og kun sjældent i multilateral sammenhæng) er blevet gennemført forsvarsprogrammer i EU – i visse tilfælde med stor succes, men med begrænsede budgetter, idet de tilsammen udgør mindre end 5 % af det samlede budget for den amerikanske industri. Bestræbelser på at yde mere støtte til europæiske samarbejdsprojekter har indtil videre ikke givet resultater, og disse projekters fremtid er fortsat uvis. I modsætning til de civile rumprogrammer findes der således stadig ingen struktur på europæisk eller multilateralt plan, som kan opfylde behovene for rumteknologi i sikkerheds- og forsvarsmæssig sammenhæng.

Hvis EU ikke reagerer på disse udfordringer, vil følgerne være vidtrækkende og muligvis uoprettelige. Det kunne miste sin uafhængighed inden for vigtige strategiske og kommercielle satellitteknologier såsom navigation, kommunikation eller jordobservation - både civil og militær – samt med hensyn til adgangen til rummet. EU's valg af politikløsninger og dets vigtige industrielle rolle på dette strategiske højteknologiske område vil blive bragt i fare, og det vil blive afhængigt af andre. Det ville kunne ende med, at det mistede sin position inden for de kommercielle og serviceorienterede sektorer, der er afhængige af rumkapaciteten.

8.3. Behovet for en dynamisk rumpolitik

En dynamisk langsigtet europæisk rumpolitik, således som den anbefales i den fælles EF/ESA-strategi, bør omfatte en række hovedelementer:

Galileo: Nu da Rådet for Den Europæiske Union har givet grønt lys for Galileo, består det næste skridt i at sikre, at infrastrukturen etableres, og at man indleder idriftsættelsesfasen. Man bør være meget opmærksom på den efterfølgende implementering, idet man klart identificerer den supplerende infrastruktur og de servicedefinitioner, projektet bør tilføres, idet det offentlige finansierer infrastrukturen, og industrien medvirker ved servicedefinitionerne.

Galileo vil give luft- og rumfartsindustrien og den europæiske økonomi som helhed en lang række fordele og sikre europæisk industri en position på forkant med udviklingen inden for rumteknologi. Galileo vil desuden indebære, at der etableres et verdensomspændende operativt system, som er komplementært til andre eksisterende navigationssystemer, hvilket kunne betyde, at der var et sikkerhedsnet, hvis der blev behov derfor.

GMES: Dette vigtige initiativ bør udvikles hurtigt for at sikre, at EU er i besiddelse af en uafhængig, selvstændig og operationel global overvågningskapacitet til imødekomme af politikbehov i relation til miljø og sikkerhed.

Der bør etableres et komplet GMES-program inden starten af 2004 i overensstemmelse med Rådets resolution fra december 2001, hvis målsætningerne om en operationel og bæredygtig kapacitet skal opfyldes inden 2008. Som et første skridt er der behov for hurtig udvikling af omfattende prototyper gennem et netværkssamarbejde mellem rum- og ikke-rum-infrastrukturer med støtte fra de nødvendige budgetter i EU's forskningsrammeprogram og ESA-programmerne og gennem foranstaltninger, der sikrer, at der etableres en egnet institutionel struktur for indsamling og formidling af rumbaserede informationer til miljø- og sikkerhedsformål.

Opfyldelse af EU's sikkerhedsmål: Rumapplikationer kan bidrage til realiseringen af en række mål under den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik, idet de supplerer medlemsstaternes egne ressourcer, herunder informationsindsamling, kommunikation og verifikation, men der vil være behov for en integreret tilgang fra alle de berørte parter side – medlemsstaterne, Europa-Kommissionen, Rådet og NATO – hvis der skal udvikles en specifik eller fælles kapacitet. Prioriteterne er:

- at gøre brug af den eksisterende og planlagte infrastruktur, der primært er national, men omfatter EU-satellitcentret, og at bidrage til løsningen af Petersberg-opgaverne humanitær bistand, redningsaktiviteter og fredsbevarende aktioner. GMES' sikkerhedselementer bør specielt rettes mod opfyldelsen af dette mål
- at fortsætte opbygningen af en rumbaseret informationskapacitet på forsvars- og sikkerhedsområdet i EU med henblik på overvågning, efterretning, kommando og indsatsledelse samt telekommunikation og positionering, idet man udnytter EU's rumbaserede aktiver og udvider satellitcentrets erfaringsgrundlag
- at tilskynde NATO til at overveje en europæisk løsning, når det skal have dækket sine behov inden for militære telekommunikationssatellitter og opsendelse.

Rumvidenskab og FoU: Rumvidenskaben bør støttes, herunder rumforskning, jordvidenskaber og mikrogravitetseksperimenter (f.eks. bioteknologiforskning), samt dens anvendelser, som er baseret på innovativ databehandling, modeller osv., der er nødvendige for at udvikle nye operationelle rummissioner og –tjenester. Rumagenturer og EU bør støtte store demonstratorer, der omfatter forskellige rum- og jordbaserede teknologier.

Opretholdelse af europæisk opsendelseskapacitet: En uafhængig og konkurrencedygtig opsendelseskapacitet, der giver adgang til rummet, er en forudsætning for at gennemføre en sammenhængende europæisk rumpolitik og sikre en succesrig udnyttelse af rummet. Som følge af afmatning på markedet for opsendelse af telekommunikationssatellitter, som udgør det meste af Ariane-markedet, er kommercielle opsendelser sammen med det begrænsede supplement af opsendelseskontrakter fra EU-landenes regeringer ikke tilstrækkelige til at opretholde holdbare forretningsmæssige argumenter for Ariane-systemet. Offentlig støtte fra ESA og EU-medlemsstaterne er derfor en afgørende forudsætning for forbedringer af Ariane-løfteraketten, nyudvikling og nye opsendelsesfaciliteter, mens industrien arbejder på at mindske omkostningerne og forbedre den produktionsmæssige effektivitet. Det er afgørende, at der handles hurtigt på europæisk plan, hvis EU skal kunne konkurrere på lige vilkår med den amerikanske offentligt støttede løfteraketindustri.

EF/ESA-rammen: Efter at have opstillet en overordnet strategi på kort og mellemlang sigt bør Europa-Kommissionen og ESA gennemføre den så hurtigt som muligt. Ved udarbejdelsen af et europæisk rumprogram bør EF/ESA også udvikle en langsigtet tilgang med

fyldstgørende finansiering, idet der etableres egnede institutionelle mekanismer, hvor der tages fuldt hensyn brugernes behov, og hvor brugere, investorer og tredjelande synliggøres.

STAR 21-anbefalinger vedrørende rummet

- Formulere en sammenhængende europæisk rumpolitik på linje med ESA-EF-meddelelsen om rummet, som inkluderer en handlingsplan og fyldstgørende finansielle midler
- Etablere Galileo til tiden, idet der afsættes tilstrækkelige ressourcer til en verdensomspændende pr-kampagne og udvikling af downstream-aktiviteter, og idet der sikres muligheder for inddragelse af den private sektor på et tidligt stadium.
- Udvikle GMES for at sikre en uafhængig global overvågningskapacitet gennem en betydelig støtte fra EF- og ESA-programmer
- Udvikle en 100 % europæisk baseret rumkapacitet på forsvars- og sikkerhedsområdet med henblik på overvågning, efterretning, kommando/indsatsledelse inklusive telekommunikation og positionering
- Afpasse den offentlige støtte med henblik på fastholdelse af en europæisk uafhængig og konkurrencedygtig adgang til rummet
- Afpasse den offentlige støtte til rumvidenskab og udvikling af hertil knyttede anvendelser
- Støtte store demonstratorer, der omfatter de forskellige rum- og jordbaserede teknologier.

9. KONKLUDERENDE BEMÆRKNINGER

Den rådgivende gruppe vedrørende luft- og rumfartsindustrien er af den opfattelse, at EU's luft- og rumfartssektor gennemløber en kritisk fase. Der er tale om en industri, som nødvendigvis må operere med et langsigtet perspektiv på 20 til 30 år. Således vil den politikramme, der udstikkes i dag, og de ressourcer, der allokeres nu, være afgørende for industriens udsigter og formåen i de kommende årtier. Skal EU forblive et inspirerende ekspertcenter for luft- og rumfartsindustrien på et stærkt konkurrencepræget verdensmarked, hvor amerikanske virksomheder har fordel af et massivt hjemmemarked og en betydelig offentlig støtte, må der være tilsvarende muligheder, som harmonerer med EU's målsætninger, til stede på europæisk plan. Ellers risikerer EU at miste en kapacitet af vital betydning.

Dette betyder ikke, at EU bør søge at matche USA's udgiftsniveauer, for så vidt angår luft- og rumfarts- samt forsvarsindustrien. Sådanne udgiftsniveauer vil nødvendigvis afvige som en funktion af de respektive strategiske visioner, mål og prioriteter samt valget af instrumenter til forfølgelse af disse. Ikke desto mindre er de politiske valg, der skal træffes i relation til EU's rolle og indflydelse i verden uløseligt forbundet med evnen til at tilvejebringe midlerne og kapaciteten til realisering af dets mål. En konkurrencedygtig europæisk luft- og rumfartsindustri er afgørende for tilvejebringelsen af disse midler og denne kapacitet.

Gruppen opfordrer til den bredest mulige respons på sine analyser og anbefalinger. Den ser navnlig frem til reaktionen fra de parter, der er bedst placeret til at føre dens anbefalinger ud i

livet, nemlig medlemsstaterne og fællesskabsinstitutionerne. I lyset af disse reaktioner og andre relevante tiltag står gruppen til disposition med hensyn til yderligere bidrag til debatten.

9.1. Resumé af STAR 21-anbefalingerne:

Imødegåelse af konkurrencen på verdensmarkederne

- Sikre lige betingelser, så europæisk industri kan konkurrere på fair vilkår på verdensmarkederne
- Lette adgangen til verdensmarkederne, specielt det amerikanske
- Søge bredere aftaler med henblik på at forenkle eksportkontrollen med produkter indeholdende amerikanske komponenter
- Sikre fair gensidig markedsadgang
- Fortsætte bestræbelserne på at udvikle internationale samarbejdsprogrammer.

Operationelle rammer for europæisk luft- og rumfartsindustri

- Der bør ved iværksættelsen af EU's konkurrencepolitik fortsat tages hensyn til specifikke luft- og rumfartsindustrielle forhold, specielt hvad angår forsvarsrelaterede aktiviteter.
- De virkninger, forskellige skatteordninger har med hensyn til fremme af innovation over hele verden, bør gøres til genstand for en analyse. Mulighederne for at anvende skattelempler og andre incitamenter til fremme af innovation på EU-plan bør undersøges, om nødvendigt gennem samordnede nationale aktioner, så man undgår konkurrenceforvridning.
- Uddannelsesbehovene for en bæredygtig, velkvalificeret arbejdsstyrke bør anerkendes.
- Den grænseoverskridende personalemobilitet bør fremmes. Eksisterende problemer, specielt vedrørende socialsikringsordninger og procedurer for sikkerhedsclearing i forbindelse med forsvarsprojekter, bør løses.
- Der bør etableres ordninger for praktisk uddannelse i tiltrædelseslandene med henblik på at fremme den industrielle integration.
- Hovedaktørerne inden for forskning omkring civil luftfart bør opstille langsigtede prioriterede mål. Fremtidige forskningsprogrammer på europæisk, nationalt, regionalt og industrielt plan bør i påkommende tilfælde være genstand for en bedre koordinering og fælles planlægning.
- Allokering af tilstrækkelige offentlige midler til gennemførelse af en langsigtet strategi for forskning inden for civil luftfart, som skønnes at kræve en samlet investering på 100 mia. EUR over de næste 20 år fra alle kilder, både offentlige og private.

Europæisk styring af den civile luftfart

Der er et tvingende behov for en stærk europæisk organisation, der styrer den overordnede strategi i sektoren. EU's indflydelse må nødvendigvis gøre sig gældende uden for dets grænser gennem et samarbejde med reguleringsmyndigheder på luftfartsområdet over hele verden. Hovedanbefalingerne til realisering af dette mål er:

- *Civil luftfartsmyndighed*: EU bør påtage sig rollen som politisk beslutningstager og regulerende myndighed inden for alle områder af civil luftfart, idet det taler med én stemme på vegne af medlemsstaterne i alle relevante internationale organisationer og specielt i ICAO. I sidste instans bør dette føre til, at Fællesskabet bliver medlem af disse organer sammen med dets medlemsstater. Et EASA med fulde beføjelser og med en hurtig udvidelse af dets ansvarsområde er et første skridt i den retning.
- *Luftrafikstyring*: Der bør udarbejdes en generalplan for et fælles europæisk luftrum inden for de rammer, der i øjeblikket er genstand for behandling i Europa-Parlamentet og i Rådet.

Tvingende behov for en europæisk kapacitet på sikkerheds- og forsvarsområdet

- Endelige mål: En europæisk våbenpolitik, der strukturerer de europæiske markeder for forsvars- og sikkerhedsudstyr og sikrer en bæree- og konkurrencedygtig teknologisk og industriel base
- Samordning af de militære krav og af planlægningen af indkøbsbudgetter og våbenindkøb
- Øgede ressourcer, som anvendes mere effektivt, med ansporing til europæiske samarbejdsprogrammer og mere effektiv opgavedeling mellem medlemsstaterne indbyrdes
- En mere sammenhængende strategi mellem medlemsstaterne indbyrdes, hvad angår udgifterne til forsvarsforskning
- Bestrebelse i retning af etablering af et europæisk forsvarsmaterielmarked og et våbenagentur med ansvar for en bred vifte af aktiviteter i forbindelse med indkøb, fælles forskning og udvikling, køb fra lager osv.
- Fremme af EU-dækkende aktioner i lighed med "Framework Agreement for Defence Restructuring"
- Overvindelse af de kløfter, der er afdækket i det europæiske overordnede mål og i de kollektive kapacitetsmål.

Sikring af EU's rolle i rummet

- Formulere en sammenhængende europæisk rumpolitik på linje med ESA-EF-meddelelsen om rummet, som inkluderer en handlingsplan og fyldestgørende finansielle midler
- Etablere Galileo til tiden, idet der afsættes tilstrækkelige ressourcer til en verdensomspændende pr-kampagne og udvikling af downstream-aktiviteter, og idet der sikres muligheder for inddragelse af den private sektor på et tidligt stadium

- Udvikle GMES for at sikre en uafhængig global overvågningskapacitet gennem en betydelig støtte fra EF- og ESA-programmer
- Udvikle en 100 % europæisk baseret rumkapacitet på forsvars- og sikkerhedsområdet med henblik på overvågning, efterretning, kommando/indsatsledelse inklusive telekommunikation og positionering
- Afpasse den offentlige støtte med henblik på fastholdelse af en europæisk uafhængig og konkurrencedygtig adgang til rummet
- Afpasse den offentlige støtte til rumvidenskab og udvikling af hertil knyttede anvendelser
- Støtte store demonstratorer, der omfatter de forskellige rum- og jordbaserede teknologier.