



LUFTTRANSPORT: DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET

Syftet med det gemensamma europeiska luftrummet är att öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten genom att minska fragmenteringen av det europeiska luftrummet. Initiativet är till sin natur Europaövergripande och öppet för grannländer.

RÄTTSLIG GRUND

Artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

MÅL

Initiativet till ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky, SES) togs 1999 för att förbättra flygledningstjänsten (air traffic management, ATM^[1]) och flygtrafiktjänsten (air navigation services, ANS^[2]) genom att skapa en bättre integration av det europeiska luftrummet. De tänkta fördelarna skulle kunna bli enorma. Jämfört med 2004 skulle SES (när det väl införts fullt ut runt 2030–2035) kunna innebära tredubblad flygkapacitet, halverade ATM-kostnader, tio gånger bättre säkerhet och tio procent mindre miljöpåverkan från flyget^[3].

RESULTAT

SES-initiativet lanserades som ett svar på de förseningar som uppstod på grund av flygtrafiktjänsten, som hade nått en topp i slutet av 1990-talet. Syftet med SES är att minska fragmenteringen (mellan medlemsstater, mellan civil och militär användning och mellan olika tekniker) i det europeiska luftrummet och därmed förbättra dess kapacitet och ATM- och ANS-tjänsternas effektivitet. Initiativet är till sin natur Europaövergripande och öppet för grannländer i sitt genomförande. I praktiken bör SES leda till kortare flygtider (tack vare kortare flygvägar och färre förseningar) och följaktligen till minskade kostnader och utsläpp. Den första uppsättningen gemensamma krav för att inrätta det gemensamma europeiska luftrummet antogs 2004 (SES I) och bestod av [förordning \(EG\) nr 549/2004](#) om ramen för genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet, [förordning](#)

[1] Flygledningstjänsten (ATM) säkerställer säkra och effektiva flygplansrörelser inom alla operativa faser (inklusive flygtrafikledning, luftrumsplanering och flödesplanering).

[2] Flygtrafiktjänsten (ANS) omfattar alla tjänster som utförs i samband med en flygning, däribland flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations-, kontroll-, väder- och flygbriefingstjänster.

[3] Dessa är de "officiella" SES-målen, vars ursprung är oklart.



[\(EG\) nr 550/2004](#) om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet, [förordning \(EG\) nr 551/2004](#) om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet^[4] och [förordning \(EC\) nr 552/2004](#) om driftkompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Ramen ändrades 2009 (SES 2) så att den skulle inkludera kvalitetsmekanismer ([förordning \(EC\) nr 1070/2009](#)). Den kompletterades dessutom i och med att EU:s bestämmelser om luftfartssäkerhet (och Europeiska byrån för luftfartssäkerhets behörighetsområde) utvidgades till att omfatta ATM-, ANS- och flygplatstjänster^[5]. Parallellt med detta har ett antal genomförandebestämmelser och tekniska standarder antagits av antingen kommissionen genom kommittéförfarandet eller, i ett mindre antal fall, av lagstiftaren^[6].

Denna heltäckande regleringsram har i betydande grad främjat omstruktureringen av det europeiska luftrummet och tillhandahållandet av ANS. Det har bland annat lett till särskiljande av regleringsfunktioner från tjänstetillhandahållandet, mycket större flexibilitet i den civila och militära användningen av luftrummet, driftskompatibilitet hos utrustningen, harmoniserad klassificering av det övre luftrummet^[7], ett gemensamt avgiftssystem för ANS och fortbildningskrav för flygledare. Dessutom har man infört nyckelkomponenter som utgör strukturen i det gemensamma europeiska luftrummet:

- Genom prestationssystemet^[8] upprättas bindande prestationsmål inom nyckelområden som säkerhet^[9], miljö, kapacitet, kostnadseffektivitet och incitament för att förbättra den övergripande effektiviteten i ATM- och ANS-tjänsterna. Prestationsmålen antas av kommissionen genom kommittéförfarandet^[10]. Kvalitetsgranskningsorganet som utses av kommissionen hjälper till att ta fram dessa mål och kontrollerar genomförandet av prestationssystemet.
- Nätverksförvaltarens (för närvarande Eurocontrol^[11]) roll är att förbättra prestationsförmågan i EU:s luftfartssystem. Nätverksförvaltaren administrerar nätverksfunktionen, som måste vara centraliserad på samma sätt som utformningen av det europeiska linjenätet, flödesplaneringen (air traffic flow management, ATFM) och samordningen av de radiofrekvenser som används i den allmänna lufttrafiken.
- Funktionella luftrumsblock, där luftrummet omstruktureras utifrån trafikflöden snarare än nationsgränser, inrättas för att motverka splittringen av det europeiska

[4]Från flygplats till flygplats eftersom flygplatserna fungerar som in- och utträdespunkter till luftrummet. Detta synsätt kallas "gate-to-gate".

[5]Enligt Europaparlamentets och rådets [förordning \(EG\) nr 1108/2009](#).

[6]Till exempel Europaparlamentets och rådets [direktiv 2006/23/EC](#) om ett gemenskapscertifikat för flygledare.

[7]Luftrummet delas in i klasser från A till G i enlighet med definitionen i Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart. Flygregler och tillhandahållna tjänster varierar mellan klasserna.

[8]Infördes genom [kommissionens förordning \(EU\) nr 691/2010](#) (EG) nr 691/2010.

[9]Från och med 2015.

[10]Prestationssystemets första referensperiod omfattar kalenderåren 2012–2014. Efter 2015 kommer referensperioderna att omfatta fem kalenderår.

[11]Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) är en Europaövergripande civil-militär, mellanstatlig organisation som bildades 1963 i syfte att upprätthålla säkerheten inom flygledningstjänsten. Eurocontrol består av 41 fördragsstater. Det finns ett samarbetsavtal mellan Eurocontrol och Europeiska unionen att genomföra SES. Under 2011 utsåg kommissionen Eurocontrol till "nätverksförvaltare" av SES fram till slutet av 2019. Eurocontrol utsågs också till första organ för kvalitetsgranskning av SES under perioden 2010–2016.



luftrummet. På så sätt kan man utöka samarbetet (genom bättre flygledning i luftrummet, optimering av linjenätet och stordriftsfördelar till följd av att tjänster integreras) eller till och med genomföra sammanslagningar mellan tjänsteleverantörer över nationsgränserna varigenom kostnaderna för ANS-tjänsterna minskar. Inom varje FAB ska de berörda medlemsstaterna gemensamt utse en eller flera leverantörer av flygtrafikledning (air traffic service, ATS)^[12]. Hittills har man enats om nio FAB som omfattar 31 länder^[13].

- Det gemensamma Sesar-företaget, som grundades 2007, förvaltar den tekniska och industriella delen av SES, dvs. utvecklingen och införandet av det nya ATM-systemet. Den totala beräknade kostnaden för utvecklingsfasen av Sesar-programmet (för perioden 2008-2024) uppgår till 3,7 miljarder euro som ska fördelas jämnt mellan EU, Eurocontrol och flygbranschen. Installationsfasen (dvs. den storskaliga installationen av det nya systemet mellan 2015 och 2035) kan komma att kosta mer än 30 miljarder euro, vilket ska finansieras av flygbranschen (90 %) och EU (10 %).

Trots årliga fluktuationer verkar därmed ATM-systemet i Europa bli effektivare. De genomsnittliga förseningarna under flygningen på grund av flödesplanering (air traffic flow management, ATFM) har minskat från 1,43 minuter per flygning 2008 till 0,86 minuter 2016. Det nu gällande målet är 0,5 minuters försening per flygning. Den genomsnittliga ATFM-förseningen vid ankomst till flygplatsen har följt samma trend och har minskat från ungefär 1 minut per flygning 2008 till 0,75 minuter 2016. Vidare verkar den genomsnittliga horisontala extra flygsträckan^[14] (enligt senast inlämnad färdplan) ligga på en nedåtgående trend, från 5,03 % 2009 till 4,82 % 2016, vilket alltså innebär att de faktiska vägar som flugits i snitt är 4,82 % längre än den kortaste vägen. Det nu gällande målet är 4,1 %. Kostnadseffektiviteten har också förbättras. Trots att efterfrågan har varit lägre än planerat, vilket har lett till minskade inkomster, sjönk en-route-kostnaden per serviceenhet (i fasta priser) med 16,7 % i SES-området mellan 2009 och 2014^[15].

Man bör dock komma ihåg att dessa förbättringar delvis kan förklaras av relativt svag trafik på grund av den ekonomiska tillbakagången (2016 var trafiknivån knappt högre än den som uppmättes 2008). Trafiken har visserligen ökat igen sedan i mitten av 2013 men den nuvarande trenden kommer förmodligen inte att vara tillräcklig för att uppnå de (mycket ambitiösa) SES-målen^[16]. Trots de framsteg som har gjorts under de senaste 10 åren är en fullständig integration av det europeiska luftrummet fortfarande långt ifrån fullbordad. Det gemensamma europeiska luftrummet (som ändå inte beräknas slutföras

[12]Med flygtrafikledningstjänster (ATS) avses olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings-, och flygkontrolltjänster.

[13]Samtliga EU:s medlemsstater samt Bosnien och Hercegovina, Norge, Schweiz och Storbritannien. Dessa FAB (som till stor del upprättas genom överenskommelser mellan stater enligt en nerifrån-och-upp-strategi) styrs dock fortfarande till stor del av nationsgränserna och återspeglar inte nödvändigtvis trafikflödet.

[14]Detta utgörs av skillnaden mellan den faktiskt flugna vägen (mellan terminalområdena vid avgångs- och ankomstflygplatserna, med en radie på 30 nautiska mil kring flygplatserna) och den kortaste vägen. Detta avstånd utgör "den extra flygsträckan".

[15]Dock bör man ha i åtanke att kostnaden per serviceenhet var ovanligt hög under 2009. (Kostnaden per serviceenhet används för att fastställa de avgifter som flygbolagen behöver betala för ATM-tjänster.)

[16]Till exempel bör det nuvarande kostnadseffektivitetsmålet leda till en ytterligare minskning av kostnaden per serviceenhet med 15,5 % mellan 2015 och 2019.



förrän 2030–2035) stöter på svårigheter och motstånd på grund av sin stora omfattning. I juni 2013 föreslog kommissionen nya regler för att öka effektiviteten och kvaliteten samt förbättra dagens suboptimala institutionella system. Dessa förslag diskuteras fortfarande^[17].

EUROPAPARLAMENTETS ROLL

Parlamentet har intagit en pragmatisk ställning och alltid strävat efter att avskaffa hindren för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Bland annat var det parlamentet som kraftfullt och med framgång krävde ett närmare samarbete mellan de civila och militära sektorerna för ett flexibelt utnyttjande av luftrummet, när medlemsstaterna fortfarande var ovilliga att ta tag i frågan. Parlamentet föreslog också att ett samrådsorgan för branschen skulle skapas för att göra det möjligt för intressenter att ge råd till kommissionen om de tekniska aspekterna av SES. Vidare har parlamentet alltid betonat Eurocontrols viktiga roll för genomförandet av SES och behovet av att främja samarbetet med grannländerna för att utvidga initiativet utanför EU:s gränser.

Eftersom många av SES-målen ännu inte har uppnåtts uppmanar parlamentet nu kommissionen att övergå från en nerifrån-och-upp-strategi till en uppifrån-och-ner-strategi för att överbrygga passiviteten och påskynda genomförandet av initiativet, i synnerhet när det gäller Sesar-programmet och de funktionella luftrumsblocken.

De viktiga beslut som parlamentet har fattat är bland annat:

- en lagstiftningsresolution av den 29 januari 2004 om förlikningskommitténs gemensamma utkast till Europaparlamentets och rådets förordning om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet^[18],
- en lagstiftningsresolution av den 25 mars 2009 om förslaget till en förordning om ändring av förordning (EG) nr 549/2004, förordning (EG) nr 550/2004, förordning (EG) nr 551/2004 och förordning (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet^[19],
- en resolution av den 23 oktober 2012 om genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum^[20],
- en resolution av den 12 mars 2014 om förslaget till förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning)^[21]. Den 24 september 2019 beslutade utskottet för transport och turism att öppna interinstitutionella förhandlingar i detta ärende efter första behandlingen i parlamentet.

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

[17]Parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen den 12 mars 2014 ([EUT C 378, 9.11.2017, s. 546](#)) och kommissionens rapport av den 16 december 2015 (COM(2015)0663).

[18][EUT C 96 E, 21.4.2004, s. 100.](#)

[19][EUT C 117 E, 6.5.2010, s. 234.](#)

[20][EUT C 68 E, 7.3.2014, s. 15.](#)

[21][EUT C 378, 9.11.2017, s. 546.](#)

