

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0141/2000

26 maj 2000

BETÄNKANDE

om kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet: Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum
(KOM(1999) 614 – C5-0085/2000 – 2000/2053(COS))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Sir Robert Atkins

INNEHÅLL

	Sida
PROTOKOLLSIDA	4
FÖRSLAG TILL RESOLUTION.....	6
MOTIVERING	11
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, UTRIKESHANDEL, FORSKNING OCH ENERGI.....	14

PROTOKOLLSIDA

I en skrivelse av den 6 december 1999 översände kommissionen till rådet och Europaparlamentet sitt meddelande: Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum (KOM(1999) 614 – 2000/2053(COS)).

Vid plenarsammanträdet den 18 februari 2000 tillkännagav talmannen att detta meddelande hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till ansvarigt utskott, och till utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor och utskottet för utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi som utsetts till rådgivande utskott (C5-0085/2000).

Vid utskottssammanträdet den 26 januari 2000 utsåg utskottet för regionalpolitik, transport och turism Sir Robert Atkins till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 22 mars, 18 april och 23 maj 2000 behandlade utskottet kommissionens meddelande och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 45 röster för, 0 röster emot och 3 nedlagda röster.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Konstantinos Hatzidakis (ordförande), Helmuth Markov, Emmanouil Mastorakis och Rijk van Dam (vice ordförande), Sir Robert Atkins (föredragande), Pedro Aparicio Sánchez (suppleant för Giovanni Claudio Fava), Elspeth Attwooll, Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Martin Callanan, Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cocilovo (suppleant för Luigi Cesaro), Thierry Cornillet (suppleant för Francis F.M. Decourrière), Alain Esclopé, Markus Ferber (suppleant för Guido Viceconte), Jacqueline Foster (suppleant för Sérgio Marques), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (suppleant för Francesco Musotto), Dieter-Lebrecht Koch, Brigitte Langenhagen (suppleant för Dana Rosemary Scallon), Giorgio Lisi (suppleant för Raffaele Fitto i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Arlene McCarthy (suppleant för John Hume), Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, James Nicholson (suppleant för Margie Sudre), Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Marieke Sanders-ten Holte (suppleant för Paolo Costa), Gilles Savary, Agnes Schierhuber (suppleant för Ari Vatanen), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Hannes Swoboda (suppleant för Günter Lüttge), Ioannis Theonas (suppleant för Alonso José Puerta), Helena Torres Marques (suppleant för Danielle Darras), Maurizio Turco, Joaquim Vairinhos, Mark Francis Watts och Jan Marinus Wiersma (suppleant för Demetrio Volcic).

Yttrandena från utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi bifogas detta betänkande. Den 22 mars 2000 beslöt utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor att inte avge något yttrande.

Betänkandet ingavs den 26 maj 2000.

Fristen för ändringsförslag till detta betänkande kommer att anges i förslaget till föredragningslista för den sammanträdesperiod vid vilken det skall behandlas.

FÖRSLAG TILL RESOLUTION

Europaparlamentets resolution om kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet: Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum (KOM(1999) 614 – C5-0085/2000 – 2000/2053(COS))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens meddelande (KOM(1999) 614 – C5-0085/2000 ¹),
- med beaktande av sina resolutioner av den 17 januari 1997 om flygledningstjänst - Frigörande av Europas luftrum ², 16 november 1995 om överbelastning och kris i lufttrafiken ³, 27 september 1994 om kontroll av lufttrafiken i Europa ⁴ och 18 september 1992 om överbelastning av luftrummet och kontroll av lufttrafiken ⁵,
- med beaktande av artikel 47.1 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för regionalpolitik, transport och turism och yttrandet från utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi (A5-0141/2000), och av följande skäl:
 - A. Transportsäkerheten är en fråga av största vikt. Många faktorer såsom flygplatsernas kapacitet, flygrutinerna, den ökande användningen av luftrummet och restriktionerna för flygtrafiken kunde hota säkerhetsnormerna.
 - B. I EG-fördraget står det att en förbättrad transportsäkerhet är ett av huvudmålen för den gemensamma transportpolitiken.
 - C. Över 80 procent av flygolyckorna inträffar vid start eller landning. I takt med den ökande flygtrafiken blir det allt viktigare med åtgärder för bättre flygsäkerhet på och omkring flygplatserna.
 - D. Den successiva liberaliseringen av lufttransporter har inte åtföljts av de förändringar som är nödvändiga inom organisationen av det europeiska luftrummet.
 - E. Gemenskapen borde ta ett helhetsbetonat grepp på orsakerna till flygförseningar, och därvid också beakta kapacitetsutvecklingen på flygplatserna och deras start- och landningsbanor, planeringen av flygrutterna, passagerarnas beteende och flygplatsernas infrastruktur.
 - F. Flygningar i det europeiska luftrummet som är mer än 15 minuter försenade har ökat från 12,7 procent 1991 till 30,3 procent 1999 och förväntas öka ytterligare inom den närmaste framtiden.

¹ EGT C, ännu inte offentliggjord.

² EGT C 33, 3.2.1997, s. 112.

³ EGT C 323, 4.12.1995, s. 92.

⁴ EGT C 305, 31.10.1994, s. 24.

⁵ EGT C 284, 2.11.1992, s. 170.

- G. I dagens läge uppskattas det råda brist på ungefär 1 000 flygledare inom Europeiska unionen. Dessutom saknas investeringar i system för flygkontroll.
- H. De ständigt stigande kraven på flygtransporter, vilka förväntas öka med det dubbla under det kommande årtiondet, kommer att innebära en aldrig tidigare skådad belastning för flygledningstjänsten.
- I. Förseningarna i flygtrafiken inverkar negativt på de europeiska medborgarnas rörlighet och medför ekonomiska, finansiella och sociala kostnader för dem.
- J. Överbelastningen av luftrummet medför extrakostnader såväl för turistnäringen som för affärsverksamhet, handel och miljö.
- K. Denna situation inverkar också på sysselsättningen och arbetsglädjen inom flygindustrin
- L. Eurocontrol kan inte klara av att styra de förbättringar och förändringar som krävs för att avhjälpa denna situation.
- M. Militären gör anspråk på vidsträckta områden inom luftrummet för sina egna ändamål.
- N. De förslag som lades fram i strategin för ATM 2000+¹ räcker inte till för att förbättra situationen utöver nivåerna för 1997/98.
- O. Kommissionsledamoten med ansvar för detta område har inrättat en högnivågrupp för att utveckla och ge råd till kommissionen i fråga om nödvändiga förändringar av den politik som förs.
1. Parlamentet välkomnar kommissionens meddelande som är ett viktigt bidrag för att motverka överbelastningen i luftrummet,
 2. anser dock att förverkligandet av ett gemensamt europeiskt luftrum på grundval av en lämplig gemenskapsförordning och ett åtskiljande av funktionerna inte får lägga hinder i vägen för flygledningstjänstens uppdrag såsom en allmännyttig tjänst och att medlemsstaterna därvid måste ha kvar sin rätt att välja vilken rättslig ställning de operatörer skall ha som tillhandahåller denna tjänst,
 3. uppmanar rådet att fatta det politiska beslutet att kommissionen bör skapa ett gemensamt luftrum för den gemensamma marknaden för att optimera utnyttjandet av det europeiska luftrummet och samtidigt ha kvar subsidiaritetsprincipen närhelst detta är praktiskt möjligt, liksom också fortsätta med att ge alla användare tillgång till luftrummet på lika villkor,
 4. understryker sitt krav i sina resolutioner av den 18 november 1999² och den 13 april 2000³ om regeringskonferensen, nämligen att det i Amsterdamfördraget skall inskrivas en bestämmelse om en för gemenskapen gemensam flygtrafikkontroll,
 5. preciserar sitt krav med att framhålla att det endast är behörigheten att utfärda föreskrifter

¹ Eurocontrol, november 1998.

² Ännu inte offentliggjord.

³ Ännu inte offentliggjord.

för övervakningen av luftfarten som skall överföras på Europeiska unionen samt att, enligt principerna för det europeiska ekonomiska samarbetsområdet, medverkan i Europeiska unionens flygtrafikkontroll skall stå öppen för de andra europeiska staterna,

6. anser att luftfarten måste ses som ett sammanhängande system av operatörer, flygplatser och flygtrafikledningstjänster, där alla komponenter är direkt beroende av varandra, och att det är enbart genom att analysera hela kedjan som man kan komma tillrätta med kapacitetsproblemen i luftrummet,
7. anser att kommissionen bör företräda EU-medlemsstaternas intressen vid Eurocontrols råd och att det bör verka tillsammans med samtliga Eurocontrols medlemsstater för att reformera Eurocontrol och återupprätta dess funktion som tillsynsmyndighet och teknisk expert,
8. anser att Eurocontrol därför bör bli fri från sin skyldighet att tillhandahålla tjänster och att omedelbara åtgärder bör vidtas för att liberalisera bestämmelserna om luftfartstjänster genom att uppmuntra flygindustrin att delta i ett anbudsförfarande för sådana tjänster och uppmanar därför medlemsstaterna att:
 - sammanföra befogenheterna för att utfärda föreskrifter för flygledning inom ramen för det förnyade Eurocontrol,
 - gradvis utveckla en liberaliserad och fullständigt fungerande inre marknad för tillhandahållandet av luftfartstjänster överallt inom Europeiska unionens och de angränsande europeiska staternas luftrum,
9. anser att man brådskande måste överväga att förnya och renovera den tekniska infrastrukturen för att stödja nödvändiga förbättringar av ATM-metoderna; anser också att den nya teknikens driftskompatibilitet skall ges hög prioritet, liksom också att det med hög prioritet bör tas initiativ till forskning och teknisk utveckling i europeisk skala; dessa initiativ skall stödjas av kommissionen och den europeiska industrin och vara ägnade att utveckla intelligenta luftfartssystem för hanteringen av trafikflödet och information och kommunikation, såsom fallet är exempelvis med Galileo,
10. anser att det organ som utformar bestämmelserna bör vara oberoende av det organ som tillämpar eller genomför dessa bestämmelser och att berörda parter skall kunna anföra besvär mot det senare,
11. anser att sakliga och oberoende kriterier bör fastställas enligt vilka förbättringar och framsteg skulle bedömas och belönas, men att det inte får göras avkall på normerna för vare sig underhåll eller driftssäkerhet,
12. anser att ett påföljdssystem bör inrättas utan att detta innebär några avkall på säkerhetskraven samt att ett effektivt genomförande av bestämmelserna bör garanteras och att sanktioner bör införas mot flygbolag och bolag som tillhandahåller tjänster som bryter mot bestämmelserna och att det skall finnas ett obligatoriskt system för frivillig och konfidentiell inrapportering av incidenter och olyckor samt en databas, i syfte att förbättra situationen snarare än att öka utgifterna,

13. anser att passagerare skall få ersättning i händelse av oförsvarliga förseningar och att de klart bör känna till sina rättigheter i sådana fall,
14. uppmanar kommissionen att anmoda de nationella regeringar som för närvarande tillåter inrikes dispyter i industrin att störa flygtrafiken, att ta itu med denna fråga som en brådskande angelägenhet,
15. begär att rådet skall vidta nödvändiga åtgärder för att de beslut som tas om flygledningen effektivt tillämpas av alla medlemsstater som undertecknat Eurocontrol-konventionen,
16. anser att rådet bör uppmana kommissionen att tillämpa punkt 2.1.1 i bilaga 11 i Chicagokonventionen - i vilken det föreskrivs att varje stat, genom ömsesidiga avtal och i enlighet med artikel 28, kan erbjuda en annan stat att delvis eller till fullo leda luftfarten i dess luftrum - för att optimera ett effektivt utnyttjande av det europeiska luftrummet,
17. uppmanar rådet att åta sig att brådskande genomföra en granskning av färdvägarna, skyddet och den militära användningen av luftrummet, och kräver att militära transporter i den mån det är möjligt skall följa civil luftfartspraxis när man utnyttjar civila luftkorridorer,
18. anser att en beredskapsplan bör utformas och finslipas för omedelbar användning om en internationell kris skulle utbryta (som till exempel konflikten på Balkan),
19. uppmanar kommissionen att ålägga de nationella regeringarna att ta luftfartsbranschens djupa oro på allvar när det gäller radiofrekvenser, på vilka det råder brist, eftersom det utan dessa frekvenser inte går att göra några tekniska framsteg för att klara av den förväntade tillväxten inom flygtrafiken och de flesta formerna för teknik som kan avhjälpa problemen med flygledning i Europa på ett eller annat sätt är beroende av elektronisk dataöverföring, då ju modern satellitnavigering, förbindelser mellan cockpiten och marken (via satellit), system för undvikande av kollisioner i luften och automatiska landningssystem alla behöver ostörda och pålitliga radiofrekvenser,
20. uppmanar kommissionen att utvärdera vad som kan göras för att på kort sikt minska förseningsorsakerna, såsom att ta itu med frågan om horisontell och vertikal separation,
21. anser att alla dessa förslag bör utvecklas och genomföras senast i december 2000,
22. uppmanar rådet (transport) att vidta åtgärder i samband med ovanstående förslag vid sitt möte den 16 juni 2000,
23. anser att sådana förslag för flygledningstjänsten rätteligen bör utvecklas tillsammans med förslagen om en europeisk organisation med ansvar för säkerheten inom den civila luftfarten (European Aviation Safety Authority) så att det skall kunna garanteras att de allra striktaste normerna för flygsäkerhet kommer att kunna vidmakthållas,
24. uppdrar åt talmannen att överlämna denna resolution till kommissionen, rådet, medlemsstaterna, Europeiska konferensen för civil luftfart och Eurocontrol.

MOTIVERING

Föredragandens uppfattning

Föredraganden besökte industrin och diskuterade dessa frågor med olika företrädare för den, inbegripet flygbolag, flygplatser, resenärer, journalister och med Eurocontrol, innan betänkandet utarbetades. Det finns inget tvivel om att detta är den viktigaste frågan som flygindustrin för närvarande står inför, särskilt i utvecklingsländerna. Alla väntar på att något skall göras och ju snabbare desto bättre.

Bedömning av "Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum"

Beskrivningen av den aktuella situationen när det gäller ledningen av den europeiska luftfarten är tydlig och detaljerad. Det är uppenbart att svårigheterna på detta område ökar, med de följder detta får för berörda personer. Därför är det så mycket mer beklagligt att de problem man pekat på inte omedelbart behandlas och att seriösa åtaganden om att lösa problemen saknas, liksom den något blygsamma ansatsen som gjorts för att ta itu med de hinder som absolut måste övervinnas om situationen skall kunna förbättras.

Föredragandens förslag

Statistiken gällande överbelastningen av det europeiska luftrummet börjar bli välkänd, men det är inte överflödigt att upprepa den. Enkelt uttryckt betraktas allt över 15 minuter som förseningar. Andelen förseningar i det europeiska luftrummet har ökat från 12,7 procent (1991) till skrämmande 30,3 procent (1999). Allt tyder på att denna tendens kommer att öka och bli än värre.

Konsekvenserna för våra medborgare är många, oavsett om det handlar om affärsmän, turister eller andra, och kostnader för industri, affärsverksamhet och handel är höga. De negativa effekterna på miljön och livskvaliteten för dem som arbetar inom flygindustrin liksom de mer allmänna problemen för dem som tar flyget är oräkneliga.

Det viktigaste av allt är dock säkerheten. Luftfarten förblir - än så länge - det säkraste transportsättet, men överbelastningen av luftrummet medför oundvikligen risker. Om inget görs för att avhjälpa situationen kommer riskerna att öka för en allvarlig olycka.

Trots flera försök har Eurocontrol, som är den paneuropeiska organisationen med ansvar för ledningen av luftfarten över EU:s medlemsstater och tredje länder, inte förmått hantera den exponentiella ökningen av luftfarten som uppstått till följd av billigare resor, fler flygbolag och fler passagerare.

ATM2000+, den senaste strategin som infördes förra året, grundas på bibehållandet av överbelastningsnivån för 1997/98, som också de var krisår.

Detta dåligt anpassade program har fortfarande inte genomförts och kommer sannolikt inte att medföra någon verklig förbättring. Dessutom förefaller det omöjligt att skapa ett gemensamt luftrum på grund av suveränitetsskäl - trots Chicagokonventionen - militär trafik, statlig kontroll och koncentrationen av tillsyn, tillhandahållande av tjänster och genomförande i ett och samma organ, vilket leder till tröghet, protektionism och motstånd mot alla förändringar.

Chicagokonventionen, som legat till grund för flygledningen sedan många år, gör det möjligt för staterna att med stöd av bilaterala avtal erbjuda andra stater eller organ att leda deras luftrum. Denna möjlighet (punkt 2.1.1 i bilaga 11) bör tillämpas i oftare och i större omfattning.

Föredraganden är mycket imponerad av kommissionsledamot Palacios förmåga att lyssna och vilja att agera. Genom att inrätta en högnivågrupp på ministernivå visade hon att hon till fullo var medveten om behovet av att snabbt vidta åtgärder. Hon måste visa sig radikal, innovativ och beslutsam. Hon måste få transportministrarna att inse att detta problem inte kommer att försvinna utan att det riskerar att förvärras, och att fasta beslut därför måste fattas, naturligtvis inom ramen för en bred rådfrågning med medlemsstaterna. Aldrig har behovet av ett politiskt ingripande i den europeiska flygindustrin varit så akut. Staternas inblandning i tillhandahållandet av flygtjänster har däremot visat sig mindre nödvändig. Med andra ord bör det göras en uppdelning av ansvaret och Eurocontrol bör endast fungera som ett tillsynsorgan och teknisk expert. Den internationella flygsektorn både kan och vill delta i tillhandahållandet av luftfartstjänster. Detta skulle leda till en förbättrad infrastruktur, konkurrenskraftiga priser och ett mervärde för flygbolagen och konsumenterna. Tillsynsmyndigheten, som skall vara oberoende av det organ som utarbetar nödvändiga bestämmelser, skulle bibehålla, tillämpa och genomföra den rättsliga och säkerhetsmässiga ramen och dess beslut skulle kunna överklagas av berörda personer.

Föredraganden anser det viktigt att upprätta ett system med "morot och piska". Detta kräver mätbara förbättringar och en uppdaterad databas över normer, framgångar och misslyckanden, annars kommer situationen att förbli oförändrad och de som tillhandahåller tjänster kommer inte att stimuleras till att erbjuda tjänster av högre kvalitet.

Mot bakgrund av ovanstående krävs en brådskande och detaljerad granskning av den militära användningen av luftrummet. Vissa medlemsstater sköter denna trafik så effektivt att den sällan skapar problem för civila flygningar. Andra drar mer lättvindigt upp breda områden och kräver civila flygkorridorer. Befogad oro kommer oundvikligen att uppstå vad gäller följderna för säkerheten i varje medlemsstat, men bör kunna övervinnas om man inför en viss flexibilitet i det reformerade ATM-systemet. Denna oro kan dock komma att utnyttjas som förevändning för att skjuta upp en sådan reform och därför bör denna fråga behandlas med tillräcklig försiktighet för att undvika den här typen av argument. Man bör kombinera rådfrågning och övertalning i lika mått, ty utan en lämplig lösning av detta problem kommer den största delen av förbättringarna vad gäller metoder och infrastruktur att tillintetgöras. Rådet (transport) och kommissionen måste ta itu med dessa frågor.

En beredskapsplan måste också utarbetas som skall kunna tillämpas vid internationella kriser. I framtiden bör man kunna avhjälpa förseningar som uppstår till följd av händelser som till exempel konflikten på Balkan.

Föredragandens slutsatser gäller behovet av vidta brådskande åtgärder. Problemet riskerar att förvärras och därför krävs politisk inblandning omedelbart. Rådet kan göra framsteg tillsammans med kommissionen vid rådets (transport) möte den 16 juni. Om de vidtar nödvändiga åtgärder kan de förslag som anges i meddelandet om "Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum" och i detta betänkande leda till förbättringar. Denna möjlighet får inte gå förlorad.

19 april 2000

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, UTRIKESHANDEL, FORSKNING OCH ENERGI

till utskottet för regionalpolitik, transport och turism

om kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet om skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum
(KOM(1999) 614 – C5-0085/2000 – 2000/2053(COS))

Föredragande: François Zimeray

ÄRENDETS GÅNG

Vid utskottssammanträdet den 24 februari 2000 utsåg utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi François Zimeray till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 23 mars och 18 april 2000 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet nedanstående slutsatser med 29 röster för och 2 röster emot.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Carlos Westendorp y Cabeza (ordförande), Nuala Ahern (vice ordförande), François Zimeray (föredragande), Gordon J. Adam (suppleant för Glyn Ford), Konstantinos Alyssandrakis, Alexandros Baltas, Felipe Camisón Asensio (suppleant för Alejo Vidal-Quadras Roca), Giles Bryan Chichester, Claude J.-M.J. Desama, Concepció Ferrer, Christos Folias, Jacqueline Foster (suppleant för Dominique Vlasto), Pat the Cope Gallagher, Michel Hansenne, Malcolm Harbour, Peter Liese (suppleant för Peter Michael Mombaur), Caroline Lucas, Linda McAvan, Eryl Margaret McNally, Marjo Tuulevi Matikainen-Kallström, Elizabeth Montfort, Angelika Niebler, Reino Kalervo Paasilinna, John Purvis, Alexander Radwan (suppleant för Werner Langen), Imelda Mary Read, Christian Foldberg Røvsing, Paul Rübig, Gilles Savary (suppleant för Harlem Désir), Jaime Valdivielso de Cué och W.G. van Velzen.

KORTFATTAD MOTIVERING

Den successiva liberaliseringen av marknaden för lufttransporter i Europa under 80-talet sporrade till en diversifiering av tjänsteutbudet som blev mer och mer omfattande och konkurrenskraftigt. Flygplatserna, flygbolagen och flygplanstillverkarna har således anpassat sig till de nya villkoren och erbjuder idag hittills okända tjänster. Denna utveckling har emellertid inte åtföljts av en tillräcklig modernisering av flygledningen som fortfarande är betingad av att luftrummet är uppdelat i 15 områden.

Konsekvenserna av denna obalans blir mer och mer uppenbara: Förseningarna ökar, i synnerhet under sommarperioderna, och situationen ser inte ut att förbättras. Det är därför nödvändigt att vidta åtgärder utan att för den sakens skull inkräkta på säkerheten, som har prioritet inom flygledningen.

För ett gemensamt luftrum

Dessa åtgärder gäller i första hand skapandet av ett fungerande gemensamt, europeiskt luftrum fritt från de tekniska hinder som uppstått genom att det finns flera centra för flygledning och genom den överdrivna begränsningen av luftkorridorer.

Införa ett minimum av tjänster och skilja funktioner för flygledning åt

Därefter skulle man, alltjämt i en strävan efter effektivitet, behöva separera verksamheterna för flygledning, inspektion, reglering och kontroll av kvaliteten på tjänsterna. De två sistnämnda verksamheterna skulle fortfarande vara de offentliga myndigheternas ansvar, medan flygledningen skulle kunna utövas av statliga eller privata tjänsteleverantörer som under alla omständigheter verkar på myndigheternas uppdrag. Kommissionen bör i detta hänseende utarbeta en studie om hur ett minimum av tjänster skall garanteras.

Förankra planerna hos samtliga parter

I tredje hand bör kommissionen förankra sina planer hos samtliga berörda parter för att de reformer som skall genomföras får så många aktörers stöd som möjligt. För att detta skall bli möjligt krävs det att kommissionen utarbetar en studie om vilka konsekvenser dessa reformer kommer att få för sysselsättningen inom sektorn.

Slutligen vore det lämpligt att rådet kraftfullt stöder dessa reformer och ger det stöd som krävs till den organisation som får i uppdrag att genomföra dem.

SLUTSATSER

Utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi uppmanar utskottet för regionalpolitik, transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

- A. Den successiva liberaliseringen av lufttransporter har inte åtföljts av de förändringar som är nödvändiga inom organisationen av det europeiska luftrummet.
- B. Inom flygledningen måste säkerheten ha första prioritet, i synnerhet när det gäller en tillväxt som möjliggörs genom förbättrad trafik.
- C. Förseningar på över 15 minuter ökade i det europeiska luftrummet från 12,7 procent 1991 till 30,3 procent 1999 och de kommer oundvikligen att fortsätta öka inom den närmaste framtiden.
1. Parlamentet godkänner kommissionens meddelande eftersom det i stor utsträckning bidrar till att lösa problemen med flygledningen,
 2. bedömer att skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum utan nationella gränser är ett ofrånkomligt villkor för att lufttransporterna i Europa skall kunna moderniseras och därmed erbjuda konsumenterna kvalitetstjänster,
 3. anser att den prioritet som man gett säkerheten kräver att flygledningen sker under bästa möjliga förhållanden med tanke på vilket skick tekniken är i och oavsett vilken status tjänsteleverantören har,
 4. anser att tjänsterna inom flygtrafiken, där detta är tekniskt möjligt och utan att säkerheten försämrats, helt eller delvis bör avregleras för att möjliggöra konkurrens samt att det krävs strikta ekonomiska bestämmelser i de fall då marknadskraftsordningen av tekniska orsaker eller säkerhetsorsaker inte kan tillämpas,
 5. understryker att man behöver separera verksamheterna för flygledning, inspektion, reglering och kontroll av kvaliteten på tjänsterna och att de två sistnämnda på grund av sin natur bör falla inom de offentliga myndigheternas ansvarsområde,
 6. begär att kommissionen skall utarbeta en genomförbarhetsstudie om ett minimum av tjänster vad gäller flygledningen i Europa i syfte att garantera att den offentliga tjänsten under alla omständigheter kan fortleva,
 7. kräver att kommissionen skall studera vilken effekt flygtrafikökningen har på miljön, i synnerhet i fråga om växthuseffekten,
 8. rekommenderar kommissionen att undersöka möjligheten att innefatta grunderna för en europeisk industripolitik i sektorn för flygledning i syfte att förbättra prestationsförmågan i utrustningen för databehandling inom flygledningen,
 9. kräver att kommissionen skall inbegripa alla berörda parter i denna debatt; erkänner att de långsiktiga utsikterna för sysselsättning kommer att vara mycket bättre i ett reformerat och effektivt system,
 10. kräver att kommissionen skall förankra dessa planer hos samtliga berörda parter; kräver för övrigt att en studie skall utarbetas om de konsekvenser som åtgärderna för reform av flygledningen kan få för sysselsättningen,
 11. begär att rådet skall vidta nödvändiga åtgärder för att de beslut som tas om flygledningen effektivt tillämpas av de medlemsstater som undertecknat Eurocontrol-konventionen,

12. uppmanar kommissionen att, till följd av begränsningarna i det nuvarande instrumentlandningssystemet (ILS), uppmantra nationella regeringar att förmå flygplatser att där det är möjligt överväga att installera mikrovåglandningssystem (MLS) som kan öka antalet landningar vid dålig sikt och dimma och därmed minska överbelastning och störningar,
13. uppmanar kommissionen att förplikta nationella regeringar att se allvarligt på flygindustrins stora oro när det gäller bristen på radiofrekvenser; utan dessa frekvenser kommer det inte att vara möjligt att göra några tekniska framsteg för att gå i land med den förväntade ökningen i lufttransporten; den största delen av den teknik som kan förbättra problemen i flygledningstjänsten (ATM) i Europa är på ett eller annat sätt beroende av den elektroniska överföringen av data; modern navigering genom satellitkommunikation mellan förarkabinen och marken (via satellit), system för att undvika kollision i luften och automatiska landningssystem behöver alla ostörda och tillförlitliga radiofrekvenser,
14. uppmanar kommissionen att anmoda de nationella regeringar som för närvarande tillåter inrikes dispyter i industrin att störa flygtrafiken, att ta itu med denna fråga som en brådskande angelägenhet,
15. uppmanar kommissionen att utvärdera vilka kortsiktiga åtgärder som finns tillgängliga för att minska orsakerna till förseningarna, till exempel att ta itu med frågan om horisontell och vertikal separering.