



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0254/2012

12.7.2012

BETÄNKANDE

om genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum
(2012/2005(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Jacqueline Foster

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	11
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR UTRIKESFRÅGOR	14
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET	18

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum (2012/2005(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum: dags för handling (COM(2011)0731),
- med beaktande av kommissionens meddelande om styrnings- och stimuleringsmekanismer för införandet av Sesar, den tekniska pelaren i det gemensamma europeiska luftrummet (COM(2011)0923),
- med beaktandet av vitboken ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” (COM(2011)0144),
- med beaktande av artikel 48 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för utrikesfrågor (A7-0254/2012), och av följande skäl:
 - A. Införandet av det gemensamma europeiska luftrummet har redan kommit en bra bit på vägen.
 - B. År 2012 förväntas bli ett mycket viktigt år för införandet av det gemensamma europeiska luftrummet.
 - C. Ett fullbordande av det gemensamma europeiska luftrummet kommer att ge betydande ekonomiska, säkerhetsmässiga och miljömässiga besparingar genom att skapa en mer hållbar luftfartssektor och ett mer effektivt flygledningssystem på europeisk nivå.
 - D. Flygtrafiken ökar ständigt, vilket leder till kapacitetsbrister och till allt större förseningar för passagerarna samt påverkar flygbolagens tillväxtplaner. Europas luftrum är ett av de mest trafikerade i världen med över 750 miljoner passagerare som använder EU:s flygplatser, och denna siffra förväntas fördubblas till år 2030.
 - E. För att det gemensamma europeiska luftrummet ska fungera krävs det en integrerad strategi där inga enskilda medlemsstater hotar införandet som helhet.
 - F. Den 4 december 2012 ska inrättandet av funktionella luftrumsblock vara slutfört, men de senaste rapporterna visar att situationen långt ifrån uppfyller denna bestämmelse i lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.
 - G. Enligt artikel 13.3 i kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 ska kommissionen fyra månader efter att ha mottagit prestationsplanerna av medlemsstaterna utfärda rekommendationer om antagandet av reviderade prestationsmål för de som inte är förenliga med de EU-övergripande målen.

- H. De nationella leverantörer av flygtrafiktjänster som sköter flygledningen speglar Europas splittrade politiska geografi, en splittring som dessvärre leder till ineffektivt och överbelastningar av luftrummet.
- I. För att ett gemensamt europeiskt luftrum ska kunna skapas krävs det åtgärder för att uppnå EU:s flygsäkerhetsmål, så att befintliga standarder kan stärkas och ett enhetligt och omfattande skydd för medborgarna kan garanteras.
- J. Andra program, såsom Galileo och det globala systemet för satellitnavigering (GNSS), utvecklas snabbt.
- K. Man bör snarast möjligt enas om den finansiering och den finansieringsram som behövs.

Tidsram

1. Europaparlamentet är medvetet om de problem som finns för genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum, men anser trots detta att det är viktigt att bygga vidare på de framsteg som hittills har gjorts genom att fastställa bindande tidsramar för införandet av ett gemensamt europeiskt luftrum, men också genom att beakta affärsmässiga överväganden.
2. Europaparlamentet understryker behovet av att agera snabbt och gå vidare med genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum, inbegripet prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner i synnerhet.
3. Europaparlamentet påpekar att den kritiska fasen för införandet närmar sig och måste hanteras på ett lämpligt, synkroniserat och samordnat sätt.
4. Europaparlamentet varnar för att den ökade flygtrafiken innebär att man snart når gränsen för vad luftrummet i Europa klarar av och att detta problem måste åtgärdas snarast för att garantera att de flygtjänster som erbjuds europeiska medborgare håller hög kvalitet och se till att miljön och klimatet inte påverkas ytterligare.
5. Europaparlamentet erinrar om flygplatsernas betydelse som ingångar till och utgångar från det europeiska nätet. Parlamentet vill att man fullt ut ska beakta dem vid utvecklingen av det gemensamma europeiska luftrummet, inbegripet regionala flygplatser, med tanke på att de bidrar till att avhjälpa trafikstockningar i nätet och till att höja kapaciteten.
6. Europaparlamentet påpekar det brådskande behovet av att införa lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum för att undvika ökade överbelastningar på grund av ännu större trafikflöden och föråldrad teknik och skapa ett mer konsekvent europeiskt system för flygsäkerhet.
7. Europaparlamentet påpekar att det börjar bli allt svårare att upprätthålla EU:s genomgående höga säkerhetsnivåer och driftsförhållanden. Parlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna och kommissionen att förtydliga de relevanta europeiska myndigheternas roll för att se till att tillförlitliga och transparenta internationella flyg- och luftfartssäkerhetsnormer upprätthålls.

8. Europaparlamentet upprepar att Europas luftrum måste göras så effektivt som möjligt, inte bara för att skapa ekonomiska fördelar utan även miljömässiga och sociala fördelar, liksom fördelar för flygresenärer.
9. Europaparlamentet understryker att kommissionen i sitt senaste meddelande i frågan räknade med kumulativa effekter för EU:s BNP på 419 miljarder euro i de 27 EU-länderna under perioden 2013–2030, med 328 000 nya arbetstillfällen som en direkt eller indirekt följd och nettokoldioxidbesparingar på ca 50 miljoner ton om tekniken för flygledningstjänster i det gemensamma europeiska luftrummet (Sesar) genomförs fullt ut och i tid.
10. Europaparlamentet påpekar att kommissionen uppger att Sesar, om det införs i tid, kommer att innebära konkreta fördelar för flygresenärer och resultera i förkortade flygtider med ca 10 procent (respektive 9 minuter), 50 procent färre inställda flyg och förseningar och en eventuell sänkning av biljettpriset. Parlamentet betonar dock att om införandet fördröjs med tio år kommer följderna att bli katastrofala, eftersom det skulle leda till en förlust på ca 268 miljarder euro på grund av lägre kumulativa effekter för EU:s BNP, ca 190 000 färre nya arbetstillfällen och ca 55 miljoner ton mindre koldioxidbesparingar.
11. Europaparlamentet påpekar att andra viktiga länder och regioner gör stora framsteg när det gäller forskning och utveckling av innovativ teknik, och beklagar att EU därför kan förlora sin tätposition till andra internationella aktörer om man inte påskyndar genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.
12. Europaparlamentet anser att det gemensamma europeiska luftrummet endast kan fungera ordentligt om alla aktörer absolut står fast vid de olika genomförandefristerna.
13. Europaparlamentet betonar att man har genomfört försöksprogram med positiva resultat.
14. Europaparlamentet ber kommissionen att återrapportera till Europaparlamentets utskott för transport och turism om framstegen i genomförandet av prestationssystemet hos alla leverantörer av flygtrafiktjänster senast i december 2012.
15. Europaparlamentet ber kommissionen att senast i mars 2013 återrapportera till Europaparlamentets utskott för transport och turism om framstegen i genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum, innefattande en utvärdering av följderna av fördröjningarna i inrättandet av funktionella luftrumsblock.

Politiska åtgärder

16. Europaparlamentet påminner medlemsstaterna om att de offentligen åtagit sig att uppnå målet om ett gemensamt europeiskt luftrum genom att helhjärtat stödja den relevanta lagstiftningen, och insisterar på att medlemsstaterna måste fortsätta att vara aktiva och engagerade i genomförandet av denna lagstiftning. Parlamentet uppmanar därför medlemsstaterna att lägga fram nationella genomförandeplaner i enlighet med EU:s genomförandemål och att anta de reviderade prestationsmål som kommissionen föreslagit. Parlamentet uppmanar kommissionen att vidta lämpliga åtgärder om genomförandefristerna för sagda lagstiftning inte respekteras.

17. Europaparlamentet påminner om de mål för luftfarten som beskrivs i dels vitboken om transportpolitik, dels publikationen ”Flightpath 2050 – Europe’s vision for Aviation – Report of the High Level Group on Aviation Research”.
18. Europaparlamentet kräver att denna fråga ges större prioritet och anser att det behövs ett aktivt politiskt stöd från medlemsstaterna och alla andra berörda parter för att det gemensamma europeiska luftrummet ska kunna genomföras fullt ut och i tid.
19. Europaparlamentet betonar att ett framgångsrikt införande av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum kommer att ha positiva och stimulerande effekter på konkurrensen både inom EU och i övriga världen och främja tillväxt och sysselsättning, framför allt inom aeronautik- och luftfartsbranschen.
20. Europaparlamentet beklagar att projektet för ett gemensamt europeiskt luftrum inte är tillräckligt väl känt bland allmänheten och att man inte vet tillräckligt mycket om projektet trots att det märkbart gynnar samhället och miljön, och uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och intressenterna att intensifiera sina ansträngningar inom kommunikationen med allmänheten.
21. Europaparlamentet är medvetet om de utmaningar som det europeiska flygledningssystemet står inför, och erkänner den kritiska roll som den mänskliga faktorn och en effektiv dialog mellan arbetsmarknadens parter spelar i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Parlamentet är medvetet om behovet av en fortgående betoning på öppna rapporteringsförfaranden, och understryker att genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum kommer att skapa ett stort antal attraktiva arbetstillfällen för högutbildade.
22. Europaparlamentet respekterar fullt ut medlemsstaternas suveränitet och nationella självbestämmanderätt i fråga om flygledningstjänster inom ramen för militär och annan statlig verksamhet och utbildning som innefattar luftfartyg. Parlamentet noterar medlemsstaternas åtagande att se till att strategin med en flexibel användning av luftrummet¹ tillämpas fullt ut och enhetligt och erkänner behovet av att stödja medlemsstaternas insatser i detta syfte. Parlamentet betonar att statliga luftfartyg, utöver den militära lufttrafiken, även omfattar luftfartyg som används av polis, brandförsvaret, kustbevakning, tull, civilskydd och andra aktörer, och att den verksamhet som utövas med statliga luftfartyg således omfattar en stor mängd säkerhets- och krishanteringsinsatser.
23. Europaparlamentet anser att ett framgångsrikt genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet kommer att skapa fördelar inom hela leveranskedjan, t.ex. för tillverkare, lufttrafikföretag, små och medelstora företag och hela turismbranschen.
24. Europaparlamentet är fortsatt mycket oroat över att man inte enbart ligger efter i tidsplanen för inrättandet av funktionella luftrumsblock i Europa utan att de även saknar substans, och stöder därför samordnarens insatser. Parlamentet understryker betydelsen av samarbete, samordning och politiska åtgärder från medlemsstaternas sida och mellan medlemsstaterna för att uppnå målet om att inrätta de funktionella luftrumsblocken senast

¹ Uttalande från medlemsstaterna om militära frågor avseende det gemensamma europeiska luftrummet av den 10 mars 2004, EUT L 96, 31.3.2004, s. 9.

den 4 december 2012. Parlamentet uppmanar kommissionen att noga övervaka utvecklingen och, om nödvändigt, vidta rättsliga åtgärder, inbegripet sanktioner, mot de medlemsstater som bryter mot sina förpliktelser enligt lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.

25. Europaparlamentet betonar att inrättandet av funktionella luftrumsblock inte bör ses som ett självständigt krav, utan som ett steg mot att uppfylla målen om att defragmentera det europeiska luftrummet och förbättra prestandan, och att lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum inte kan slutföras utan dessa. Parlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en strategi för att påskynda inrättandet av funktionella luftblock som inbegriper ett fullständigt genomförande av centraliserade modeller (t.ex. nätverksförvaltare, det gemensamma företaget Sesar, införandeförvaltare). Kommissionen uppmanas vidare att i större utsträckning använda sig av sina varningssystem och, om detta inte ger önskat resultat, inleda överträdelseförfaranden mot de medlemsstater som ännu inte har undertecknat avtalen om inrättade av funktionella luftrumsblock.
26. Europaparlamentet anser att det mest effektiva sättet att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum är genom en uppifrån-och-ned-strategi och uppmanar därför kommissionen att, utgående från den rapport som avses i punkt 15, föreslå åtgärder för att eliminera följderna av fördröjningen i inrättandet av funktionella luftrumsblock och att snarast övergå från nedifrån-och-upp-strategin till uppifrån-och-ned-strategin för att garantera att målen i det andra lagstiftningspaketet uppnås.
27. Europaparlamentet kräver att medlemsstaterna på nationell politisk nivå snarast åtgärdar bristen på resurser, i synnerhet när det gäller de nationella tillsynsmyndigheterna.
28. Europaparlamentet betonar att de nationella tillsynsmyndigheterna, för att kunna uppfylla sin roll inom det gemensamma europeiska luftrummet, funktionellt sett måste vara åtskiljda från leverantörerna av flygtrafiktjänster och utöva sina befogenheter opartiskt och på ett oberoende och öppet sätt.
29. Europaparlamentet påpekar att det är viktigt att kräva att de nationella leverantörerna av flygtrafiktjänster aktivt främjar genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.
30. Europaparlamentet konstaterar att en säker, effektiv och flexibel användning av luftrummet endast kan nås genom nära samarbete och samordning mellan luftrummet civila och militära användare.
31. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att med hjälp av relevanta europeiska myndigheter fokusera på att förbättra samarbetet mellan civil och militär luftfart och samarbetet med grannländerna.
32. Europaparlamentet vidhåller att medlemsstaterna snarast möjligt bör tillhandahålla den finansiering som behövs för slutförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, och välkomnar att kommissionen har föreslagit att det gemensamma europeiska luftrummet och Sesar bör behandlas som en övergripande finansieringsprioritet inom Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Genomförandestrategi

33. Europaparlamentet noterar att både branschen och EU har gjort stora ekonomiska investeringar i forskning och utveckling av Sesarteknik och menar att det nu är dags att genomföra de åtgärder som behövs för att dra nytta av dessa investeringar genom att genomföra lagstiftningen.
34. Europaparlamentet påminner om behovet av samordning av tidsplanen för genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet och utvecklings- och driftsfasen av Sesar som en del av det gemensamma europeiska luftrummet så som det fastställs i förordning (EG) nr 1070/2009.
35. Europaparlamentet betonar att det, trots dessa stora investeringar, finns ett antal stora och påtagliga fördelar med en harmonisering, däribland optimerade flygningar, bränsleeffektivitet, mindre buller och luftföroreningar, minskad klimatförändring och en flexibel och säker användning av ett mindre fragmenterat luftrum. Parlamentet betonar den effektivitet som en ökad civil-militär samordning skulle ge, eftersom användningen av gemensam infrastruktur skulle leda till minskade kostnader. Parlamentet betonar att en ökad driftskompatibilitet mellan medlemsstaterna och inrättandet av funktionella luftrumsblock också skulle medföra fördelar vid gränsöverskridande operationer.
36. Europaparlamentet är medvetet om att Sesartekniken och genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet är två strategier som hänger samman och som behöver utvecklas för att nå maximal effekt och uppmanar därför med kraft branschen att ta utvecklingsfasen av Sesarprojektet på allvar.
37. Europaparlamentet påpekar att tillverkarna redan har utvecklat och tillhandahåller den teknik som behövs, vilket gör att ett framgångsrikt genomförande av Sesar är ett uppnåbart mål.
38. Europaparlamentet konstaterar att de ekonomiska argumenten för investeringar i Sesarteknik är starkare när det gäller större och hårdare belastade storflygplatser än mindre regionala flygplatser och flygplatser som betjänar säsongsrutter. Parlamentet håller dock fast vid att prestandan hos nätet som helhet skulle förbättras av en större utbredning av Sesarkapaciteten, med stöd av offentlig finansiering.
39. Europaparlamentet anser att man behöver en global samordning som svar på standardiseringsarbetet som önskas av den Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) för att se till att befintlig och ny teknik kan användas i hela världen och uppmuntrar undertecknandet av protokoll om samarbete på forsknings- och utvecklingsområdet.
40. Europaparlamentet anser att prestandapelaren ytterligare bör främjas för att göra det möjligt för leverantörer av flygtrafiktjänster och andra aktörer att på bästa sätt utveckla sina strategiska partnerskap och få incitament för att uppnå sina mål.
41. Europaparlamentet betonar att militären är en central aktör inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och bör vara fullt delaktig på alla nivåer och i ett mycket tidigt skede. Parlamentet erkänner de framsteg som har gjorts i fråga om genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum och uppmanar med

kraft medlemsstaterna att påskynda sina insatser för en samordning med den militära luftfarten. Parlamentet inser att förbindelserna mellan den civila och militära luftfarten skiljer sig åt mellan olika länder, och uppmanar medlemsstaterna att fokusera på att stärka samarbetet och driftkompatibiliteten mellan civil och militär luftfart och tillämpa bästa praxis på detta område.

42. Europaparlamentet anser att det finns ett behov av att främja samarbetet med grannländerna för att så småningom kunna utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till länder utanför EU:s gränser.
43. Europaparlamentet understryker att man måste motverka fragmenteringen av det europeiska luftrummet genom att genomföra tekniska innovationer, stärka prestationssystemet för flygtrafiktjänster och införa de funktionella luftrumsblocken enligt tidsplanen för att kunna dra nytta av fördelarna med ett gemensamt europeiskt luftrum.
44. Europaparlamentet uppskattar att medlemsstaterna och intressenterna fortsätter att ge sitt stöd genom att bidra till en harmonisering av tolkningen och genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.
45. Europaparlamentet ser positivt på offentlig-privata partnerskap, med gemensamma incitament och åtaganden, eftersom detta kan skapa fördelar för alla om de struktureras och genomförs på ett lämpligt och effektivt sätt.
46. Europaparlamentet är övertygat om att genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum kommer att ge stora fördelar för alla aktörer, bland annat genom sänkta användaravgifter för slutkonsumenterna, dvs. passagerarna.
47. Europaparlamentet anser att det alltid måste finnas ett nära samarbete utan konflikter mellan de organ som ansvarar för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.
48. Europaparlamentet vill att förberedelserna för ett lagstiftningsförslag om den framtida rollen för det gemensamma företaget Sesar slutförs i god tid så att det kan fortsätta med sin verksamhet under lång tid framöver, eftersom det spelar en mycket viktig roll för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Parlamentet framhäver det arbete som hittills har gjorts för att visa dess effektivitet.
49. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen att, tillsammans med relevanta myndigheter och aktörer och med särskild hänsyn till tillämpningen av innovativa finansieringsinstrument, snarast inrätta de styrnings-, incitament- och finansieringsmekanismer, inklusive offentlig finansiering, som behövs för att garantera en snabb och effektiv spridning av Sesartekniken.
50. Europaparlamentet noterar att det finns militär och civil-militär expertis på olika nivåer inom de olika aktörernas institutioner, exempelvis kommittén för det gemensamma luftrummet, Eurocontrol och det gemensamma företaget Sesar, men att det fortfarande finns ett behov av en samordnad och omfattande analys av följderna av det gemensamma europeiska luftrummet/Sesar för militären. Parlamentet noterar behovet att inbegripa Europeiska unionens militära kommitté i denna process, eftersom överbefälhavarna på så

sätt får tillräcklig information.

51. Europaparlamentet erkänner i detta sammanhang Europeiska försvarsbyråns naturliga roll som en länk mellan försvaret och kommissionen, och som en kontaktinstans mellan de militära aktörerna. Parlamentet förespråkar en stärkt roll för Europeiska försvarsbyrån när det gäller att skapa politisk medvetenhet, inrätta nätverk, bidra till Sesars genomförandefas och stödja medlemsstaternas finansiella och operationella riskanalyser. Parlamentet noterar att Europeiska försvarsbyrån har goda förutsättningar att bidra till de framtida utmaningarna för det gemensamma europeiska luftrummet, exempelvis när det gäller utrustning och utbildning. Parlamentet välkomnar medlemsstaternas beslut att göra EU:s militära stab delaktig i stödet till Europeiska försvarsbyrån inom ramen för Sesar. Parlamentet välkomnar inrättandet av det militära genomförandeforumet för det gemensamma europeiska luftrummet/Sesar som sponsras av Europeiska försvarsbyrån och stöder dess vidare effektiva genomförande, eftersom forumet har den stora fördelen att det för samman alla relevanta aktörer på försvarsområdet. Parlamentet betonar att samarbetet med Nato är oundgängligt och välkomnar den pågående utvecklingen inom detta område.
52. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

MOTIVERING

Syftet med detta betänkande är att kommentera rapporten ”Genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum: dags för handling” som kommissionen nyligen lade fram. Även om det har tagits många positiva steg i rätt riktning är det fortfarande en lång väg kvar, och 2012 förväntas bli ett mycket viktigt år för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

Tidsram

Föredraganden är framför allt oroad över tidsplanen för genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum. Hon är medveten om att det tidigare har funnits begränsningar och att många utmaningar kvarstår. Samtidigt måste man gå mycket längre och även gå fram betydligt fortare. Luftfarten har snart nått sin maximala kapacitet, och ju längre tiden går desto större blir problemet. Det blir alltmer bråttom att framgångsrikt genomföra lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum om man ska kunna undvika de eventuella säkerhets- och driftsrisiker som uppstår på grund av allt större trafikflöden och föråldrad teknik.

Dessutom är de fördelar som följer av ett fullständigt och snabbt genomförande av lagstiftningen för stora för att ignoreras. I kommissionens senaste meddelande i frågan redogjorde man för resultaten från en undersökning som hade gjorts av det gemensamma företaget Sesar (det europeiska systemet för flygledningstjänsten) om de makroekonomiska effekterna av Sesar.

Om Sesar införs enligt planen är beräkningarna mycket lovande. Sesar förväntas generera

- kumulativa effekter för EU:s BNP på 419 miljarder euro,
- 328 000 nya arbetstillfällen och
- koldioxidbesparingar på 50 miljoner ton.

Om införandet fördröjs med tio år kommer följderna att bli katastrofala:

- 30 procent lägre kumulativa effekter för EU:s BNP,
- 58 procent färre nya arbetstillfällen och
- 110 procent mindre koldioxidbesparingar.

Dessa siffror visar på egen hand varför det är så viktigt att göra Europas luftrum så effektivt som möjligt; det ger inte bara ekonomiska vinster utan har också potentiella fördelar för tillväxten, sysselsättningen och miljön. Föredraganden anser helt enkelt att det är en god affär.

Föredraganden oroas också över att EU kan komma att förlora sin ledande ställning inom forskning och teknik till andra internationella aktörer om inte genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet påskyndas. Hon anser därför att det gemensamma

europiska luftrummet endast kan uppfylla sitt syfte om man står fast vid de olika genomförandefristerna.

Slutligen uppmanar föredraganden kommissionen och medlemsstaterna att senast i juni 2013 återrapportera till henne och till utskottet för transport och turism om framstegen i genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.

Politiska åtgärder

Föredraganden vill ta tillfället i akt att påminna medlemsstaterna om sina offentliga åtaganden att uppnå målet med ett gemensamt europeiskt luftrum. För tio år sedan gav detta parlament och rådet sitt helhjärtade stöd till principen om ett gemensamt europeiskt luftrum, och man gjorde stora utfästelser. Medlemsstaterna bör därför fortsätta att vara aktiva och engagerade i genomförandet av lagstiftningen i detta viktiga skede. Med tanke på hur betydelsefull denna fråga är bör de nationella politiska prioriteringarna återspegla medlemsstaternas stöd.

Det gemensamma europeiska luftrummet har potential att öka konkurrenskraften och tillväxten i både Europa och övriga världen om det genomförs fullt ut och i rätt tid. I den rådande, svåra ekonomiska krisen är dessa fördelar betydelsefulla för medlemsstaterna eftersom de som sagt har en positiv inverkan på ekonomin, sysselsättningen och miljön. Fördelarna kommer att spridas till hela leveranskedjan av tillverkare, lufttrafikföretag och små och medelstora företag, samt till turismbranschen och liknande branscher.

Även om det finns frågetecken kring omstruktureringen av flygledningsbranschen i Europa, är föredraganden övertygad om att genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet kommer att skapa ett stort antal attraktiva, välbetalda arbetstillfällen för högutbildade. I dagsläget har grunderna i flygledningen knappt utvecklats sedan andra världskriget och flygledning är fortfarande i stor utsträckning ett hantverk. Flygledarna har en mental karta över flygplanens enskilda positioner, riktningar och hastigheter inom det område av luftrummet som de kontrollerar. De har fortfarande endast certifikat, behörighet och auktorisation för ett enda eller ett fåtal av dessa områden och de fortsätter att meddela sina instruktioner till piloterna via radio. Genom det gemensamma europeiska luftrummet, Sesar, och de funktionella luftrumsblocken banar man väg för en övergång till en modernare och mer automatiserad flygledning. Därmed skulle flygledarna bli rörligare och i större utsträckning kunna sälja sina tjänster – precis som piloterna nu gör i allt större utsträckning – och på så sätt bidra till en flexiblare, stabilare och mer innovativ bransch.

Föredraganden beklagar att situationen inte är densamma i alla medlemsstater, eftersom ett balanserat och homogent synsätt på genomförandet av lagstiftningen är en av huvudprinciperna bakom det gemensamma europeiska luftrummet. I synnerhet när det gäller de funktionella luftrumsblocken är det mycket oroande att se att man ligger efter i tidsplanen över hela Europa. Vissa medlemsstater måste också bemöta problemet med resursbrist, vilket många aktörer inom branschen vittnar om, och arbeta för att förmå de nationella leverantörerna av flygtrafiktjänster att aktivt främja genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.

Samarbetet med grannländerna och samarbetet mellan civil och militär luftfart är viktiga aspekter av det gemensamma europeiska luftrummet. Föredraganden efterlyser politiskt stöd på nationell nivå för att fokusera på att utveckla dessa samarbetsområden.

Föredraganden upprepar slutligen att man snart kommer att nå en överenskommelse om nästa finansieringsnivå.

Genomförandestrategi

Det har gjorts betydande ekonomiska investeringar i forskning och utveckling av tekniken för det gemensamma europeiska luftrummet, de funktionella luftrumsblocken och Sesar.

Föredraganden anser att det nu är dags att genomföra de åtgärder som krävs för att dra nytta av dessa investeringar genom ett framgångsrikt och snart genomförande av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum. Utan Sesartekniken kommer det gemensamma europeiska luftrummet helt enkelt inte att kunna genomföras, och branschen måste därför ta utvecklingsfasen av detta projekt på allvar. Eftersom tillverkarna redan tillhandahåller tekniken så är genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet ett uppnåbart mål. Framgångarna med pilotprogrammet visar dessutom att teori även kan omsättas i praktik. Även om föredraganden är medveten om att detta inte är gratis så måste det nu införas snabbt. Det behövs dessutom en global samordning för att se till att den nya tekniken kan användas i hela världen.

Det behövs ett starkt partnerskap mellan alla aktörer och medlemsstater, samt även samarbete med grannländerna, för att kunna genomföra lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum.

Enligt föredraganden består en av de viktigaste utmaningarna i att motverka fragmenteringen av det europeiska luftrummet. Flygledningsbranschen återspeglar ländernas geografiska gränser, där varje land har minst en nationell flygtrafiktjänst. Denna fragmentering måste ersättas av funktionella luftrumsblock för att öka effektiviteten och minska överbelastningen.

Föredraganden vill berömma medlemsstaterna och intressenterna för att de fortsätter att ge sitt stöd genom att bidra till en harmonisering av tolkningen och genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum. Detta kommer att ge fördelar för alla aktörer och även slutkonsumenterna, dvs. passagerarna, genom sänkta användaravgifter.

Föredraganden är dessutom positiv till offentlig-privata partnerskap, eftersom detta skapar fördelar för alla i hela leveranskedjan genom gemensamma incitament och åtaganden samt medför betydande socioekonomiska fördelar.

Avslutningsvis är det viktigt att se till att det inte uppstår några konflikter mellan de organ som ansvarar för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Tvärtom måste de hela tiden ha ett nära samarbete. Föredraganden anser dessutom att det gemensamma företaget Sesar spelar en mycket viktig roll för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och bör fortsätta med sin verksamhet under lång tid framöver. Kommissionen bör snarast inrätta lämpliga styrnings- och incitamentmekanismer för en effektiv spridning av Sesartekniken, tillsammans med relevanta myndigheter och aktörer.

25.6.2012

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR UTRIKESFRÅGOR

till utskottet för transport och turism

över genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum
2012/2005(INI)

Föredragande: Evgeni Kirilov

FÖRSLAG

Utskottet för utrikesfrågor uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet konstaterar att en säker, effektiv och flexibel användning av luftrummet endast kan nås genom nära samarbete och samordning mellan luftrummet civila och militära användare.
2. Europaparlamentet respekterar fullt ut medlemsstaternas suveränitet och nationella självbestämmanderätt i fråga om flygledningstjänster inom ramen för militär och annan statlig verksamhet och utbildning som innefattar luftfartyg. Parlamentet noterar medlemsstaternas åtagande att se till att strategin med en flexibel användning av luftrummet¹ tillämpas fullt ut och enhetligt och erkänner behovet av att stödja medlemsstaternas insatser i detta syfte. Parlamentet betonar att statliga luftfartyg, utöver den militära lufttrafiken, även omfattar luftfartyg som används av polis, brandförsvaret, kustbevakning, tull, civilskydd och andra aktörer, och att den verksamhet som utövas med statliga luftfartyg således omfattar en stor mängd säkerhets- och krishanteringsinsatser.
3. Europaparlamentet betonar att militären är en central aktör inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och bör vara fullt delaktig på alla nivåer och i ett mycket tidigt skede. Parlamentet erkänner de framsteg som gjorts i fråga om genomförandet av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum och uppmanar medlemsstaterna att påskynda sina insatser för en samordning med den militära luftfarten. Parlamentet inser att förbindelserna mellan den civila och militära luftfarten skiljer sig åt mellan olika länder, och uppmanar medlemsstaterna att fokusera på att stärka samarbetet

¹ Uttalande från medlemsstaterna om militära frågor avseende det gemensamma europeiska luftrummet av den 10 mars 2004, EUT L 96, 31.3.2004, s. 9.

och driftkompatibiliteten mellan civil och militär luftfart och tillämpa bästa praxis på detta område.

4. Europaparlamentet noterar att det finns militär och civil-militär expertis på olika nivåer inom de olika aktörernas institutioner, exempelvis kommittén för det gemensamma luftrummet, Eurocontrol och det gemensamma företaget Sesar, men att det fortfarande finns ett behov av en samordnad och omfattande analys av följderna av det gemensamma europeiska luftrummet/Sesar för militären. Parlamentet noterar behovet att inbegripa Europeiska unionens militära kommitté i processen, eftersom överbefälhavarna på så sätt får tillräcklig information.
5. Europaparlamentet erkänner i detta sammanhang Europeiska försvarsbyråns naturliga roll som en länk mellan försvaret och kommissionen, och som en kontaktinstans mellan de militära aktörerna. Parlamentet förespråkar en stärkt roll för Europeiska försvarsbyrån när det gäller att skapa politisk medvetenhet, inrätta nätverk, bidra till Sesars genomförandefas och stödja medlemsstaternas finansiella och operationella riskanalyser. Parlamentet noterar att Europeiska försvarsbyrån har goda förutsättningar att bidra till de framtida utmaningarna för det gemensamma europeiska luftrummet, exempelvis när det gäller utrustning och utbildning. Parlamentet välkomnar medlemsstaternas beslut att göra EU:s militära stab delaktig i stödet till Europeiska försvarsbyrån inom ramen för Sesar. Parlamentet välkomnar inrättandet av det militära genomförandeforumet för det gemensamma europeiska luftrummet/Sesar som sponsras av Europeiska försvarsbyrån och stöder dess vidare effektiva genomförande, eftersom forumet har den stora fördelen att det för samman alla relevanta aktörer på försvarsområdet. Parlamentet betonar att samarbetet med Nato är oundgängligt och välkomnar den pågående utvecklingen inom detta område.
6. Europaparlamentet kräver en omgående och noggrann bedömning av hur lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum kommer att påverka den militära luftfarten, där man också bör beakta de relaterade finansiella och operativa riskerna och kostnaderna för en försening eller brist på synkronisering, samt noterar Europeiska försvarsbyråns inledande insatser på detta område. Parlamentet beklagar att riskanalysrapporten om effekterna av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum har försenats och uppmanar Europeiska försvarsbyrån och försvarsministrarna att slutföra rapporten så snart som möjligt. Europeiska försvarsbyrån uppmanas att informera parlamentet om resultaten i rapporten. Parlamentet framhåller den betydande finansiella börda som väntas belasta militären på grund av att Sesars införs av luftrumets användare, flygplatsoperatörerna och leverantörerna av flygtrafiktjänster. Parlamentet uppmanar kommissionen att göra Europeiska försvarsbyrån fullt delaktig i eventuella framtida förhandsutvärderingar av den EU-lagstiftning och de EU-åtgärder som påverkar den militära kapaciteten eller som faller inom försvarsområdet, samt att informera Europaparlamentet i enlighet därmed.
7. Europaparlamentet betonar att det, trots dessa stora investeringar, finns ett antal stora och påtagliga fördelar med en harmonisering, däribland optimerade flygningar, bränsleeffektivitet, mindre buller och luftföroreningar, minskad klimatförändring och en flexibel och säker användning av ett mindre fragmenterat luftrum. Parlamentet betonar den effektivitet som en ökad civil-militär samordning skulle ge, eftersom användningen av gemensam infrastruktur skulle leda till minskade kostnader. Parlamentet betonar att en

ökad driftskompatibilitet mellan medlemsstaterna och införandet av funktionella luftrummblock också skulle medföra fördelar vid gränsöverskridande operationer.

8. Europaparlamentet påpekar att den kritiska fasen för införandet närmar sig och måste hanteras på ett lämpligt, synkroniserat och samordnat sätt. Parlamentet betonar att den stora utmaningen för militären är att finansiera genomförandet och investera tidigt i ny teknik. Parlamentet understryker att man omgående bör hitta sätt och medel att hantera denna utmaning. Parlamentet ber Europeiska försvarsbyrån och kommissionen att hjälpa medlemsstaterna i samband med uppgraderingen av de statliga luftfartyg som har tillverkats utanför EU och att samtidigt säkerställa höga skyddsstandarder för viktig nödvändig teknik och EU-industriernas know-how. Parlamentet kräver typgodkännande, i den mån detta är möjligt, för befintlig militär teknik som uppfyller kraven i samband med det gemensamma europeiska luftrummet, eftersom detta skulle innebära stora besparingar för försvarsdepartementen. Parlamentet ber dessutom kommissionen att hitta vägar för direkt finansiering eller samfinansiering ur EU:s budget av projekt som kan påverka den militära luftfarten i detta avseende, för att garantera att militären genomför Sesar-programmet inom tidsramarna.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	21.6.2012
Slutomröstning: resultat	+: 34 -: 0 0: 2
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Elmar Brok, Tarja Cronberg, Arnaud Danjean, Michael Gahler, Marietta Giannakou, Ana Gomes, Anna Ibrisagic, Liisa Jaakonsaari, Ioannis Kasoulides, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Maria Eleni Koppa, Andrey Kovatchev, Vytautas Landsbergis, Krzysztof Lisek, Ulrike Lunacek, Kyriakos Mavronikolas, Annemie Neyts-Uyttebroeck, Norica Nicolai, Raimon Obiols, Ioan Mircea Paşcu, Alojz Peterle, José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra, Marek Siwiec, Charles Tannock, Inese Vaidere, Geoffrey Van Orden, Kristian Vigenin
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Laima Liucija Andrikiienė, Diogo Feio, Knut Fleckenstein, Indrek Tarand, Luis Yáñez-Barnuevo García, Janusz Władysław Zemke
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Ingeborg Gräßle, Petru Constantin Luhan

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	10.7.2012
Slutomröstning: resultat	+ : 37 - : 1 0 : 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Dominique Riquet, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Laurence J.A.J. Stassen, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Spyros Danellis, Isabelle Durant