



2016/2062(INI)

29.9.2016

YTTRANDE

från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

till utskottet för transport och turism

över en luftfartsstrategi för EU
(2016/2062(INI))

Föredragande av yttrande: Tibor Szanyi

PA_NonLeg

FÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet välkomnar att kommissionen i sitt förslag till luftfartsstrategi lyfter fram luftfartssektorns betydande bidrag till EU med ekonomiska, tekniska och sociala vinster och bättre förbindelser. Parlamentet betonar att Europa bör spela en ledande roll i den internationella luftfarten och vara en global förebild för hållbar luftfart och att det behövs ytterligare, långtgående och hållbara åtgärder som tar hänsyn till aspekter som rör miljö, klimat, hälsa och sysselsättning, i syfte att förena ekologi med ekonomi, miljö med finans och långsiktiga visioner med kortsiktiga politiska intressen.
2. Europaparlamentet konstaterar att hållbar utveckling inom sektorn är oundgänglig för att undvika en förvärring av miljökonsekvenser såsom klimatförändringar, nedbrytning av stratosfäriskt ozon, luftföroreningar och buller. Parlamentet konstaterar att dagens flygplan visserligen producerar mindre utsläpp jämfört med för trettio år sen, men att det behövs globala miljönormer för flygplan som säljs på den globala marknaden. Parlamentet välkomnar i detta avseende Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) nya internationella bullerstandard som ska tillämpas på nya typer av stora flygplan från och med 2017.
3. Europaparlamentet uttrycker oro över att koldioxidutsläppen från internationell luftfart beräknas vara sju gånger större 2050 än 1990, trots effektivare förbränningsmotorer och de åtgärder som redan vidtagits för att åstadkomma utsläppsneutral tillväxt från 2020, t.ex. förbättringar i fråga om effektivitet, utveckling av alternativa bränslen och lättare flygplan. Parlamentet välkomnar alla tekniska framsteg som görs genom forskning och utveckling, t.ex. nya standarder för koldioxidutsläpp från flygplan och partikelutsläpp från flygmotorer.
4. Europaparlamentet betonar vikten av att uppnå det antal ratificeringar som krävs för att Parisavtalet ska kunna träda i kraft. I detta sammanhang uppmanar parlamentet med eftertryck medlemsstaterna att också ratificera avtalet utan dröjsmål. Parlamentet erinrar om att transporter är den näst största sektorn i fråga om växthusgasutsläpp och beklagar att internationell luftfart inte uttryckligen nämns i Parisavtalet, eftersom alla ekonomiska sektorer måste bidra till övergången till ett utsläppsnålt samhälle. Parlamentet konstaterar att avtalets temperaturgränser och hänvisning till antropogena utsläpp dock innebär att det krävs ambitiösa insatser för att minska utsläppen från luftfartssektorn. Parlamentet konstaterar att målen för de globala begränsningsinsatserna inte kan uppnås om inte den globala luftfartens framtida tillväxt kopplas samman med miljömässig hållbarhet och globala klimatåtgärder.
5. Europaparlamentet begär att det senare i år ska instiftas en rättvis och handfast global marknadsbaserad åtgärd inom Icao som ska genomföras på internationell nivå från och med 2020. Parlamentet är djupt besviken över det nuvarande förslag som Icao håller på att diskutera. Parlamentet betonar att den globala marknadsbaserade åtgärden fullt ut måste återspegla målen i Parisavtalet för att säkerställa att luftfartssektorn på ett rimligt och ändamålsenligt sätt bidrar till att uppnå klimatmålen för 2030 och målen i Parisavtalet, som ska genomföras på internationell nivå från och med 2020 och som regelbundet ska ses över för att säkerställa maximal effektivitet.

6. Europaparlamentet efterlyser förbättringar av EU:s utsläppshandelssystem. Parlamentet påminner om att ändringar av den befintliga lagstiftningen om inkludering av luftfarten inom EU:s utsläppshandelssystem endast kan övervägas om den globala marknadsbaserade åtgärden är ambitiös, och att flygningar inom Europa i vilket fall som helst även i fortsättningen kommer att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Parlamentet anser att luftfartsbestämmelserna inom EU:s utsläppshandelssystem bör bibehållas och stärkas, som ett avgörande inslag i åtgärderna för att uppfylla EU:s mål att minska utsläppen med minst 40 procent till 2030. Parlamentet påpekar att utsläppen från EU-interna flygningar ökade med 3 procent från 2013 till 2014 och med ytterligare 3,6 procent från 2014 till 2015, trots att de omfattas av utsläppshandelssystemet.
7. Europaparlamentet anser att undantag för luftfarten vad gäller bränsleskatter och moms måste avskaffas, till att börja med för EU-interna fligheter, eftersom de motverkar försöken att öka effektiviteten och orsakar snedvridning på den inre marknaden. Parlamentet beklagar att den standard för koldioxideffektivitet som diskuteras inom Icao inte kommer att minska utsläppen till nivåer under ”business as usual”. Parlamentet anser att åtgärder på EU-nivå måste vara mer ambitiösa än den globala standarden.
8. Europaparlamentet noterar att den hållbara luftfartens framgång är nära kopplad till fortsatt stöd till starka forskningsprogram som Clean Sky och Sesar. Parlamentet välkomnar beslutet att utvidga det rättsliga mandatet för de gemensamma företagen Sesar och Clean Sky 2 med tanke på deras viktiga bidrag till att göra den europeiska luftfarten säkrare och miljömässigt hållbar genom att potentiellt minska koldioxidutsläppen med upp till 50 miljoner ton via Sesar-projektet, till exempel. Parlamentet noterar också att det krävs betydande investeringar i ny och innovativ teknik (t.ex. flygplansdesign, alternativa bränslen, inklusive andra generationens biobränslen, och digital teknik) för att säkerställa hållbarhet inom luftfarten och uppmanar kommissionen att placera forskning högt på den politiska agendan.
9. Europaparlamentet är medvetet om att det fortfarande förekommer många flygningar på korta distanser med föråldrad teknik med stora utsläpp. Parlamentet efterlyser åtgärder för att uppmuntra en kursomläggning till miljövänligare transportmedel, t.ex. tåg. I detta sammanhang understryker parlamentet vikten av att också integrera olika hållbara transportslag.
10. Europaparlamentet konstaterar, i linje med Rigadeklarationen¹, att drönartekniken och marknaden för civila drönare har stor potential att utvecklas snabbt i syfte att göra dagens tjänster och tillämpningar klimat- och miljövänligare, hållbarare, säkrare och billigare. Parlamentet noterar att smart teknik inom jordbruket – t.ex. fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS) – kan ge otaliga tjänster av många olika slag och kan bidra till större resurseffektivitet och produktivitet samt till ökad hållbarhet för miljön. Parlamentet erkänner dess potentiella positiva effekter på miljö, markkompaktering och klimatförändring. Parlamentet efterlyser inrättande av en EU-ram för elektriska, fjärrstyrda luftfartygssystem och drönaranvändning. Parlamentet understryker vikten av att frigöra potentialen för drönare och betonar att man måste hitta jämvikten mellan

¹ Kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet (6 mars 2015), Rigadeklarationen. ”On remotely piloted aircraft. Framing the future of aviation” <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>

säkerhet, trygghet, rättssäkerhet, skydd för privatlivet och uppgiftsskydd.

11. Europaparlamentet efterlyser bestämmelser om RPAS i luftfartslagstiftningen, på villkor att kraven beträffande den enskilda medborgarens säkerhet och privatsfär och egendom respekteras. Parlamentet påpekar att flygningar ”utom synhåll” på landsbygden måste tillåtas för att frigöra RPAS-teknikens fulla potential. Parlamentet anser att det inte bör sättas några viktbegränsningar; RPAS kan ersätta större fordon för transport av större laster på längre sträckor med lägre energiåtgång.
12. Europaparlamentet efterlyser insamling och spridning av bästa praxis inom sektorn när det gäller utsläppsminskningar. Parlamentet erinrar om att höga miljöstandarder måste bevaras och stärkas efter hand i syfte att säkerställa att luftfartssektorn utvecklas på ett hållbart sätt och betonar att det är brådskande och viktigt att inrätta program och ytterligare incitament för utveckling av sektorn och skapande av arbetstillfällen med koppling till forskning, effektivitet, hållbar energi, minskad miljöpåverkan och teknisk innovation, med fokus på globala åtgärder för att ta itu med luftfartens miljöpåverkan, inklusive EU:s och medlemsstaternas mål på området för den cirkulära ekonomin.
13. Europaparlamentet betonar att luftfarten påverkar miljön även på andra sätt än genom koldioxidutsläpp och att denna och andra typer av påverkan kan minskas genom förbättringar på området för flygledning, t.ex. genom det s.k. gate-to-gate-systemet. Parlamentet efterlyser i detta avseende fortsatta insatser för att minska fragmenteringen av det europeiska luftrummet och stärka det gemensamma europeiska luftrummet.
14. Europaparlamentet förstår behovet att optimera regelverket och förbättra infrastrukturen och kapaciteten både på flygplatser och i luften. Parlamentet betonar att man måste ta tag i dessa frågor som annars kommer att hämma tillväxten inom EU:s luftfart, särskilt på grund av kostnaderna för fragmenteringen. Parlamentet uppmärksammar samtidigt behovet av ett starkt miljö- och konsumentskydd, med tydliga bestämmelser om passagerarrättigheter och skydd av dessa, för att ge allmänheten säkrare, kortare, renare och billigare flighter och fler valmöjligheter.
15. Europaparlamentet anser att man inom ramen för den pågående översynen av Easa bör bredda byråns roll på miljöområdet, t.ex. genom att ge EU större flexibilitet när det gäller att anta miljöstandarder.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Antagande	29.9.2016
Slutomröstning: resultat	+: 53 -: 2 0: 7
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Lynn Boylan, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Stefan Eck, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Josu Juaristi Abaunz, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Nikos Androulakis, Paul Brannen, Mark Demesmaeker, Christofer Fjellner, Karol Karski, Elisabeth Köstinger, Merja Kyllönen, Alessandra Mussolini, James Nicholson, Gabriele Preuß, Bart Staes, Carlos Zorrinho, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Pál Csáky, Iveta Grigule