

Regionsudvalgets udtalelse om »det fælles europæiske luftrum II«

(2009/C 120/10)

REGIONSUDVALGET

- understreger, at flytrafikken har stor betydning for den økonomiske og samfundsmæssige udvikling, konkurrenceevnen og velfærden, både i regionerne og i EU som helhed;
- anser det for vigtigt, at der tages hensyn til de nationale og/eller regionale rammevilkår ved opstillingen af fælleseuropæiske præstationsmål, da det ikke er hensigtsmæssigt at opstille identiske mål for regioner med tung trafik og regioner med begrænset trafik. Det er vigtigt at bevare AFIS og ikke tvinge alle lufthavne til at anvende ATS, hvilket ville indebære højere omkostninger for de mindre lufthavne. De nationale og/eller regionale myndigheder har de bedste forudsætninger for at tage højde for sådanne aspekter;
- kræver, at forslaget om at finansiere fælles projekter ved hjælp af flyafgifter præciseres nærmere, hvad angår den eventuelle anvendelse af anden finansiering, samt hvordan de nationale eller regionale aktører, som har fordel af det fælles projekt, skal deltage i den relevante beslutningstagning;
- anbefaler under hensyntagen til nærhedsprincippet, at det europæiske luftfartssikkerhedsagenturs beføjelser begrænses til kun at omfatte flyvepladser, der betjener professionelle flyvninger under instrumentflyvningsreglerne;
- anser det for vigtigt, at gennemførelsesreglerne for flyvepladser udarbejdes i forhold til flyvepladsens kompleksitetsniveau og kvaliteten af dens flyvninger og trafikvolumen under særlig hensyntagen til mindre trafikerede flyvepladser og antallet af beskæftigede på disse.

Ordfører: Lea Saukkonen (FI/PPE), Suppleant til kommunalbestyrelsen i Helsingfors

Basisdokumenter:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed

KOM(2008) 388 endelig — 2008/0127 (COD)

Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Fælles europæisk luftrum II: På vej mod en mere bæredygtig lufttrafik med forbedrede præstationer

KOM(2008) 389 endelig

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af Rådets direktiv 2006/23/EF

KOM(2008) 390 endelig — 2008/0128 (COD)

I. POLITISKE ANBEFALINGER

REGIONSUDVALGET

Indledning

1. understreger, at flytrafikken har stor betydning for den økonomiske og samfundsmæssige udvikling, konkurrenceevnen og velfærden, både i regionerne og i EU som helhed. Flytrafikken sikrer hurtige og fleksible forbindelser mellem Europas forskellige regioner samt med den øvrige verden;

2. er overbevist om, at en styrkelse af det europæiske luftfartssystems konkurrenceevne ikke kun vil medføre betydelige økonomiske fordele, men også indebære mere fleksible og sikre flyvninger, samtidig med at der tages større højde for miljøbeskyttelse og udfordringerne i forbindelse med klimaændringerne;

3. betoner, at det er nødvendigt at udvikle og forbedre de nationale myndigheders samarbejdsevne og -muligheder til en gnidningsløs helhed inden for samme funktionelle luftrumsblok, men samtidig i overensstemmelse med de aftaler, der er indgået med EU;

4. gentager sit synspunkt om, at regionale lufthavne skal ses som et aktiv, der er særdeles vigtigt for udviklingen af regionens og lokalsamfundets erhvervsliv. Desuden øges lufttransportens samfundsmæssige og økonomiske betydning med EU's udvikelse ⁽¹⁾;

5. gør Kommissionen opmærksom på, at Europas lufthavne er meget forskellige. Der stilles meget forskellige krav til såvel lufttrafikstyringen som dennes sikkerhed, når man sammenligner lufthavnene i de europæiske storbyer med flyvepladser i tyndt befolkede randområder eller ømråder.

Generelle bemærkninger

Regionsudvalget

⁽¹⁾ CdR 76/2005 og CdR 63/2004.

6. konstaterer, at ændringsforslaget vedrørende det fælleseuropæiske luftrum er del af en større pakke, der også omfatter forslaget om at udvide det europæiske luftfartssikkerhedsagenturs beføjelser til at omfatte lufttrafikstyring, luftfartstjenester og flyvepladser;

7. påpeger, at lufttrafikken søges styrket med forordningspakken, så hverken landegrænser eller nationale begrænsninger står i vejen for en optimal anvendelse af luftrummet eller andre aktiviteter;

8. påpeger, at forslaget bygger på en rapport fra Gruppen på Højt Plan vedrørende de Fremtidige Regler for Europæisk Luftfart samt en rapport fra Eurocontrols præstationsvurderingskommission om evaluering af initiativer vedrørende funktionelle luftrumsblokke og deres bidrag til præstationsforbedring;

9. påpeger, at baggrunden til forslaget er Kommissionens vurdering, at det nuværende ATM-system i Europa er ved at nærme sig kapacitetsgrænsen. Den vigtigste årsag hertil er manglen på en netværksbaseret tilgang, et endnu ikke helt afreguleret marked, manglende fri bevægelighed på arbejdsmarkedet for flyveledere samt institutionelle ATM-foranstaltninger;

10. konstaterer, at aktiviteterne i det fælleseuropæiske luftrum vil blive styrket med en præstationsreguleringsordning, en fælles sikkerhedsramme, indførelse af ny teknologi samt styring af lufthavnens kapacitet;

11. påpeger nødvendigheden af at udvikle ATM og luftfartstjenester som led i princippet om en bæredygtig udvikling af lufttrafikken, så der kan skabes et fælles luftrum, der tilgodeser kundernes behov;

12. anser det for positivt, at overlappende reguleringsstrukturer erstattes med fællesskabsrammer, som dækker alle faser af en flyvning inden for lufttrafiknettet;

13. bifalder forslaget om at forbedre lufttrafikstyringssystemets præstation ved at tage hensyn til sikkerhedsaspekter, hvilket er til fordel for alle luftrumets brugere;
14. bifalder, at der tages hensyn til miljøaspekterne i forbindelse med udviklingen af lufttrafiksystemet, så lufttrafikens fordele for regionernes erhvervsliv kan forenes med miljøbeskyttelsesbehovene på en afbalanceret måde;
15. er tilfreds med ændringen af definitionen af den funktionelle luftrumsblok, så tjenestens præstationsevne betones, hvilket vil gøre det lettere at gennemføre forordningens målsætninger på en hensigtsmæssig måde, der tager hensyn til de forskellige regioners behov;
16. støtter ATM-masterplanen, som skal være det vejledende dokument for udviklingen på området samt udstikke rammerne for udvikling af de regionale lufthavnes operationer som led i netværket for lufttrafik tjenester;
17. anser indførelsen af præstationsreguleringsordningen for vigtig. Denne kan indeholde fællesskabsdækkende præstationsindikatorer, periodisk evaluering af luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer og procedurer i forbindelse med dataindsamling fra alle relevante parter;
18. understreger vigtigheden af at udarbejde og godkende nationale og regionale præstationsplaner, når der skal opstilles bindende præstationsmål. Det er vigtigt, at der på fællesskabsplan kun opstilles overordnede mål, hvorefter detaljerne udfyldes på nationalt eller regionalt niveau;
19. anser kravet om kontrolinstansernes uafhængighed for den rette fremgangsmåde;
20. støtter kravet om, at medlemsstaten ikke kan afvise at udpege en luftfartstjenesteudøver ved at henvise til, at der i den nationale lovgivning er fastlagt krav vedrørende nationalt ejerskab eller en sådan tjenesteudøvers forretningssted;
21. anser oprettelsen af en funktionel luftrumsblok senest ved udgangen af 2012 som en udfordring, der dog er gennemførlig. Det forudsætter imidlertid et tæt indbyrdes samarbejde mellem såvel medlemsstaternes nationale kontrolinstanser og tjenesteudøvere og lufthavne;
22. er af den opfattelse, at en detaljeret analyse af de økonomiske oplysninger om tjenesteudøverne og forebyggelse af krydsfinansiering mellem regionale kontrolcentre og lufthavnes luftfartstjenester skaber øget åbenhed om grundlaget for fastlæggelsen af afgifter;
23. mener, at evalueringen af afgifter i de kommende år indgår i luftfartstjenesternes langsigtede planlægning. Forslaget om at fastlåse afgifterne over flere år kan gøre det lettere for luftrumets brugere at planlægge deres egne aktiviteter, hvis de har en idé om kommende års afgifter;
24. gør opmærksom på forslaget om, at Kommissionen forelægger en rapport senest fire år efter forordningens ikrafttræden og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremlægger et forslag om at anvende markedsprincipper på forskellige luftfartstjenester, f.eks. kommunikation, navigation, overvågning, meteorologi og luftfartsinformation. Omkostningseffektiv drift er led i den normale drift, men det bør bemærkes, at rentable luftfartstjenester ikke er mulige i tyndt trafikerede områder og/eller på en konkurrencefremmende måde;
25. er enig i forslaget om at afskaffe den definition, som begrænser det funktionelle luftrum til det øvre luftrum. Det nye forslag gør det lettere at skabe et fælleseuropæisk luftrum og sikre en gnidningsløs lufttrafik;
26. er klar over forslaget om, at Fællesskabet og medlemsstaterne anmoder ICAO om at etablere og anerkende en fælles-europæisk flyveinformationsregion («Single European Flight Information Region», EFIR), men anser ikke dette for presserende, da der ikke er fremlagt nogen egentlig dokumentation for, at etableringen heraf skulle medføre nogen konkrete fordele;
27. anser det for vigtigt, at der findes hensigtsmæssige løsninger i forbindelse med vurderingen af netværksforvaltningen og støttefunktioner, og hvordan Eurocontrols ekspertise kan udnyttes, når en omorganisering af funktionerne overvejes;
28. finder, at forslaget om indbyrdes overensstemmelse mellem flyveplaner og slots i lufthavne og den fornødne koordinering mellem tilstødende lufthavne er vigtigt af hensyn til en fleksibel og effektiv luftfartsdrift;
29. anser det for nødvendigt at sikre et højt flysikkerhedsniveau i Europa, og stiller sig positivt til udvidelsen af det europæiske luftfartssikkerhedsagenturs beføjelser. Et sæt harmoniserede standarder, der er udarbejdet af en enkelt myndighed, og som anvendes så ensartet som muligt overalt i Fællesskabet, vil kunne bidrage til at fremme luftfartssikkerheden og samtidig mindske flyselskabernes og luftfartens problemer som følge af divergerende anvendelse af standarder;
30. finder, at det vedtagne forslag om udvidelse af det europæiske luftfartssikkerhedsagentur beføjelser har et alt for omfattende anvendelsesområde og kan medføre urimelige krav for især de små regionale lufthavne og derved besværliggøre deres aktiviteter;
31. anser det for vigtigt, at det europæiske luftfartssikkerhedsagentur koncentrerer sig om sikkerhedsspørgsmål, således at tanken med agenturet forbliver klar;
32. finder det afgørende, at samarbejde mellem den civile og militære luftfart fremmes på alle niveauer, så man sikrer, at det europæiske lufttrafiknet fungerer optimalt og indfrier sine præstationsmål.

II. KONKLUSIONER OG HENSTILLINGER

Regionsudvalget

33. anser det for vigtigt, at der tages hensyn til de nationale og/eller regionale rammevilkår ved opstillingen af fælleseuropæiske præstationsmål, da det ikke er hensigtsmæssigt at opstille identiske mål for regioner med tung trafik og regioner med begrænset trafik. Det er vigtigt at bevare AFIS og ikke tvinge alle lufthavne til at anvende ATS, hvilket ville indebære højere omkostninger for de mindre lufthavne. De nationale og/eller regionale myndigheder har de bedste forudsætninger for at tage højde for sådanne aspekter;

34. anser det for vigtigt, at dataindsamlingen med henblik på at bedømme præstationsniveauet sker i forbindelse med den allerede eksisterende rapporteringspraksis;

35. anser det for vigtigt af hensyn til gennemsigtigheden, at tjenestudøvernes tjenesterelaterede indtjening og udgifter præsenteres i henhold til tjenestudøverens egen regnskabspraksis i det omfang, en sådan allerede findes;

36. kræver, at forslaget om at finansiere fælles projekter ved hjælp af flyafgifter præciseres nærmere, hvad angår den eventuelle anvendelse af anden finansiering, samt hvordan de nationale eller regionale aktører, som har fordel af det fælles projekt, skal deltage i den relevante beslutningstagning;

37. anser det for nødvendigt, at der redegøres for de planlagte ændringer af afgiftsordningen, hvad angår fastlåsningen af afgifterne flere år frem i tiden, og hvordan tjenestudøverne, som driver virksomhed på kommerciel basis, i deres planlægning kan tage hensyn til ændringer i løn- og driftsomkostninger i en aftaleperiode som led i deres risikostyring. En sådan analyse kan bedst foretages på nationalt og/eller regionalt niveau;

38. anbefaler en mere detaljeret beskrivelse af den driftsmæssige forvaltning af netværket og dermed forbundne aktiviteter end det foreliggende forslags temmelig generelle beskrivelse. Det vil gøre det lettere at vurdere deres effekt og hvordan luftrumets brugere og luftfartstjenesternes udøvere i forbindelse med reformen af administrative strukturer kan deltage i den relevante beslutningsproces på en passende måde;

39. anbefaler under hensyntagen til nærhedsprincippet, at det europæiske luftfartssikkerhedsagenturs beføjelser begrænses til kun at omfatte flyvepladser, der betjener professionelle flyvninger under instrumentflyvningsreglerne;

40. anser det for vigtigt, at gennemførelsesreglerne for flyvepladser udarbejdes i forhold til flyvepladsens kompleksitetsniveau og kvaliteten af dens flyvninger og trafikvolumen under særlig hensyntagen til mindre trafikerede flyvepladser og antallet af beskæftigede på disse;

41. for så vidt angår forslaget om at udvide det europæiske luftfartssikkerhedsagenturs beføjelser anser indførelse af god lovgivning for vigtig:

— foranstaltningerne i forbindelse med, om luftfartstjenester opfylder ICAO's specifikationer, skal vurderes,

— der må i forslaget til forordning om det europæiske luftfartssikkerhedsagenturs beføjelser eller i forordningerne om et fælles europæisk luftrum ikke findes nogen overlapninger eller overlappende procedurer, f.eks. hvad angår flyveleder-certifikater,

— der bør være tilstrækkelige overgangsregler eller andre måder at sikre, at certifikater tildelt på grundlag af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/23/EF om et EF-flyveledercertifikat, der foreslås ophævet, også kan gælde efter den nye forordnings ikrafttræden,

— definitionen af flyvepladsers udstyr, der er omfattet af forordningen, præciseres, så det begrænses til luftfartssikkerhedsudstyr,

— kravet til flyvepladsoperatører om, at »der skal udarbejdes relevante data om flyvepladsen og de tjenester, der tilbydes, og dataene skal opdateres«, skal specificeres, så det kun gælder data, som er af betydning for piloter,

— kravet til flyvepladsoperatøren om at godtgøre, at der er udarbejdet og iværksat procedurer for påfyldning af luftfartøjer med brændstof, skal ændres, så flyvepladsoperatøren ikke pålægges tilsynsførende opgaver, som henhører under myndighedernes beføjelser.

Bruxelles, den 12. februar 2009.

Luc VAN DEN BRANDE
Formand for
Regionsudvalget