

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18 januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne«

(KOM(2001) 7 endelig — 2002/0013 (COD))

(2002/C 125/15)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 30 januar 2002 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

ØSU's præsidium henviste den 19 februar 2002 det forberedende arbejde til Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet.

På grund af sagens hastende karakter besluttede Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg på sin 389. plenarforsamling, mødet den 21 marts 2002, at udpege Bill Tosh til hovedordfører, hvorefter det vedtog følgende udtalelse enstemmigt:

1. Baggrund

1.1. Ifølge artikel 10, stk. 3, i Rådets forordning (EØF) 95/93⁽¹⁾ berettiger ankomst- og afgangstidspunkter, der tildeles et luftfartsselskab, ikke dette luftfartsselskab til samme serie ankomst- og afgangstidspunkter i næste tilsvarende fartsplanssæson, medmindre luftfartsselskabet kan dokumentere, at det har anvendt dem i mindst 80 % af tiden i den periode, for hvilken de var blevet tildelt. I artikel 10, stk. 5, bestemmes det, at hvis det ikke kan vises, at 80 % af slotsserien er blevet udnyttet, skal alle slots i den pågældende serie anbringes i puljen, medmindre den manglende udnyttelse kan begrundes (»use-it-or-lose-it«-reglen).

1.2. Terrorangrebene den 11. september og den efterfølgende politiske udvikling (Afganistan-krisen) havde alvorlige konsekvenser for luftfartsselskabers operationer og medførte en betydelig nedgang i efterspørgslen i resten af sommerfartsplanssæsonen 2001 og i vinterfartsplanssæsonen 2001/2002.

1.3. Med henblik på at sikre, at manglende udnyttelse af tildelte slots for disse sæsoner ikke fører til, at luftfartsselskaber mister deres rettigheder til disse slots, lader der til at være behov for klart og entydigt at slå fast, at terrorangrebene den 11. september 2001 medførte en negativ påvirkning af disse fartsplanssæsoner.

1.4. Kommissionen foreslår derfor at indføre en ny artikel 10 a) i forordningen, som pålægger koordinatorene at acceptere, at slots i begge sæsoner (sommer 2001 og vinter 2001/2002) betragtes som hævdede slots.

1.5. Dette vil forhindre, at forordningens bestemmelser anvendes uensartet i Fællesskabet, og at den aktuelle krise vurderes forskelligt i medlemsstaterne.

1.6. Endelig har nærværende forslag ikke nogen indflydelse på Kommissionens forslag, som blev vedtaget den 20 juni 2001, om en ændring af den gældende forordning⁽²⁾, idet denne ændring er af større rækkevidde.

2. Generelle bemærkninger og konklusioner

2.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg er enig i Kommissionens forslag, for så vidt som det tager højde for de særlige omstændigheder og giver koordinatorene juridisk sikkerhed.

2.2. Koordinatorene risikerede i realiteten at blive retsforfulgt, før »use-it-or-lose-it«-reglen blev klart og utvetydigt defineret.

2.3. Samtidig giver forslaget selskaberne sikkerhed i planlægningen.

⁽¹⁾ Rådets forordning nr. 95/93 af 18 januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT C 14 af 22.1.1993, s. 1 — ØSU's udtalelse: EFT C 339 af 31.12.1991, s. 41.

⁽²⁾ KOM(2001) 335 endelig af 20.6.2001, 2001/0140 (COD). ØSU's udtalelse er under udarbejdelse.

2.4. Endelig gør Det Økonomiske og Sociale Udvalg opmærksom på, at forslaget ingen indvirkning har på det forslag, som blev vedtaget den 20 juni 2001. Dette forslag har et større anvendelsesområde og har til formål at sikre,

at knappe slots i overbelastede lufthavne forvaltes og udnyttes effektivt uden dog at ændre noget fundamentalt ved det nuværende slottildelingssystem, som bygger på slots med hævdvunden status.

Bruxelles, den 21. marts 2002.

Göke FRERICHS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet«

(KOM(2001) 544 endelig — 2001/0229 (COD))

(2002/C 125/16)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 14. november 2001 under henvisning til EF-traktatens artikel 156 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Johannes Kleemann til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 26. februar 2002.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 389. plenarforsamling den 20.-21. marts 2001, mødet den 21. marts, følgende udtalelse med 54 stemmer for og 5 stemmer hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. Kommissionen foreslår en opstramning og ændring af prioriteterne for de transeuropæiske net med henblik på at optimere netkapaciteten, idet investeringerne koncentrerer på områder, hvor der er flaskehalse. Tre projekter er allerede afsluttet, og det bekræftes, at bestemte jernbane- og alpeprojekter er meget vigtige. Der tilføjes 6 nye projekter og nye afsnit til to eksisterende projekter.

1.2. ØSU har været involveret i alle udviklingsfaserne af TEN og har fra første færd fuldt ud støttet TEN-konceptet samt arbejdet for klare kriterier og passende støtte.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Det Europæiske Råd i Göteborg henviste til nødvendigheden af at flytte en del af vejtrafikken over på jernbanerne,

vandvejene og den offentlige personbefordring. Med det foreliggende forslag efterkommer Kommissionen denne opfordring fra Rådet.

2.2. Der er flere forskellige årsager til den øgede trafik i EU. Det er navnlig den øgede personbiltrafik — i form af både erhvervs- og privatkørsel — der belaster transportsystemerne. For det første har adskillelsen af bopæl og arbejdsplads, ændrede forbrugsvaner og den uforholdsmæssigt store vækst i fritidskørslen ført til en tydelig stigning i trafikpresset. Samtidig har trafiktætheden med tunge lastvogne været kraftigt tiltagende i mange regioner og byområder gennem de seneste år. Globaliseringen af økonomien, men også effektiviseringen af det indre marked og ændrede produktionsmetoder samt de logistiske følger heraf bidrager bl.a. til en ændring af den økonomiske struktur og nødvendiggør en stigning i trafikken inden for alle transportområder. Med optagelsen af ansøgerlandene vil dette i stigende grad belaste grænseoverskridende vejstrækninger, som i øjeblikket, også ifølge Kommissionen, udgør de svageste punkter.