

Tirsdag den 23. oktober 2012

2. opfordrer Rådet til at indtage en konsekvent og proaktiv holdning til andre alvorlige menneskerettighedskrænkelser i Rusland på basis af veldokumenterede, samstemmende og uafhængige kilder og overbevisende vidneudsagn og indføre lignende restriktive foranstaltninger for de skyldige som en sidste udvej;
3. understreger, at de russiske myndigheders respekt for grundlæggende værdier som f.eks. retsstatslige forhold, menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder er det vigtigste grundlag for forbindelserne mellem EU og Rusland og for udviklingen af et stabilt og pålideligt partnerskab mellem de to parter;
4. pålægger sin formand at sende denne henstilling til Rådet og til orientering til Kommissionen, medlemsstaterne, den russiske Statsduma og Den Russiske Føderations regering.

Gennemførelse af lovgivningen om det fælles luftrum

P7_TA(2012)0370

Europa-Parlamentets beslutning af 23. oktober 2012 om gennemførelse af lovgivningen om det fælles europæiske luftrum (2012/2005(INI))

(2014/C 68 E/03)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til beretning fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af lovgivningen om det fælles luftrum: tid til handling (COM(2011)0731),
 - der henviser til meddelelse fra Kommissionen om ledelses- og incitamentordninger med henblik på implementeringen af SESAR, den teknologiske søjle i det fælles europæiske luftrum (COM(2011)0923),
 - der henviser til hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (COM(2011)0144),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 48,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udenrigsudvalget (A7-0254/2012),
- A. der henviser til, at der allerede er sket mange positive fremskridt med hensyn til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (SES);
 - B. der henviser til, at 2012 forventes at blive et afgørende år for gennemførelsen af SES;
 - C. der henviser til, at gennemførelsen af SES vil føre til betydelige økonomiske, sikkerhedsmæssige og miljømæssige besparelser gennem skabelse af en mere bæredygtig luftfartssektor og et mere effektivt lufttrafikstyringssystem på europæisk niveau;
 - D. der henviser til, at lufttrafikmængden er konstant stigende, hvilket fører til utilstrækkelig kapacitet og flere forsinkelser for passagererne, samtidig med at det påvirker flyselskabernes vækstplaner; der henviser til, at det europæiske luftrum er et af verdens travleste med mere end 750 millioner passagerer i EU's lufthavne, og det forventes, at der vil ske en fordobling af dette tal inden 2030;
 - E. der henviser til, at forudsætningen for, at SES kan blive en succes, er, at der anvendes en integreret tilgang, uden at de enkelte medlemsstater bringer gennemførelsen som helhed i fare;

Tirsdag den 23. oktober 2012

- F. der henviser til, at fristen for den endelige gennemførelse af funktionelle luftrumsblokke (FABs) er 4. december 2012, men at situationen i henhold til de seneste rapporter langt fra overholder denne bestemmelse i SES-lovgivningen;
- G. der henviser til, at Kommissionen i henhold til artikel 13, stk. 3, i forordning (EU) nr. 691/2010 fire måneder efter modtagelse af præstationsplanerne fra medlemsstaterne skal fremsætte anbefalinger om vedtagelse af reviderede præstationsmål, for så vidt angår dem, der ikke er i overensstemmelse med EU-målene;
- H. der henviser til, at de nationale luftfartstjenesteudøvere, der regulerer flytrafikken, i dag afspejler kontinentets fragmenterede politiske geografi, hvilket desværre skaber ineffektivitet og overbelastning;
- I. der henviser til, at det for at fuldføre gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum er nødvendigt at træffe foranstaltninger med henblik på at opnå EU's flyvesikkerhedsmål for at forbedre de nuværende standarder og sikre en ensartet høj grad af offentlig sikkerhed;
- J. der henviser til, at andre programmer som Galileo og det verdensomspændende satellitnavigations-system (GNSS) skrider hurtigt frem;
- K. der henviser til, at der hurtigst muligt skal opnås enighed om den nødvendige finansiering og finansieringsramme;

Tidsplan

1. anerkender de begrænsninger, der gør sig gældende i forbindelse med gennemførelsen af SES-lovgivningen; mener ikke desto mindre, at der er behov for at bygge videre på det fremskridt, som hidtil er gjort, og fastlægge bindende tidsrammer for gennemførelsen af SES, samtidig med at der også tages højde for forretningsmæssige overvejelser;
2. understreger behovet for at komme hurtigt videre med gennemførelsen af SES-lovgivningen og navnlig med præstationsordningen for luftfartstjenester og netfunktioner;
3. påpeger, at den kritiske implementeringsfase venter forude og skal foregå rettidigt, synkroniseret og koordineret;
4. advarer om, at stigningen i flytrafikken betyder, at Europas luftrum hastigt nærmer sig sin maksimale kapacitet, og at dette problem skal løses hurtigst muligt for at garantere en høj kvalitet i de luftfartstjenester, der leveres til de europæiske borgere, og sikre, at indvirkningerne på miljøet og klimaet ikke intensiveres;
5. minder om lufthavnenes betydning som indgange til og udgange fra det europæiske net; opfordrer til, at der i fuldt omfang tages hensyn til dem i udviklingen af SES, herunder regionale lufthavne, i betragtning af den rolle, som disse lufthavne spiller med hensyn til at mindske overbelastningen af nettet og øge kapaciteten;
6. henleder opmærksomheden på det presserende behov for at gennemføre SES-lovgivningen med henblik på at undgå øget overbelastning med stadig tættere trafik og forældede teknologier og for at sikre større ensartethed i de europæiske flyvesikkerhedsbestemmelser;
7. bemærker, at det bliver en stadig større udfordring at opretholde Europas gennemgående høje sikkerhedsniveauer og driftsbetingelser; opfordrer indtrængende medlemsstaterne og Kommissionen til at klarlægge de relevante europæiske organers indbyrdes roller for at sikre gennemførelse af pålidelige og gennemsigtige europæiske flyvesikkerhedsstandarder;

Tirsdag den 23. oktober 2012

8. minder om, at det er nødvendigt at gøre det europæiske luftrum så effektivt som muligt, ikke alene ud fra synspunktet om at opnå økonomiske gevinster, men også fordi det giver miljø- og energimæssige samt sociale fordele, herunder fordelene for flypassagerer;

9. fremhæver, at det i Kommissionens seneste meddelelse om emnet blev skønnet, at der i perioden 2013-2030 i EU-27 kan opnås kumulative virkninger for EU's BNP på 419 mia. EUR, direkte eller indirekte skabelse af 328 000 job og en CO₂-nettobesparelse på ca. 50 mio. tons, hvis teknologien fra forskningsprogrammet for lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR) implementeres fuldstændigt og rettidigt;

10. påpeger, at en rettidig indførelse af SESAR-teknologien ifølge Kommissionen vil give passagererne konkrete fordele i form af en forkortelse af flyvetiderne på ca. 10 % (eller 9 minutter), 50 % færre aflysninger af flyafgange og forsinkelser og en eventuel nedsættelse af flybilletpriserne; understreger imidlertid, at det samlet set vil være katastrofalt, hvis implementeringen af SESAR bliver forsinket med ti år, idet det vil medføre et tab på ca. 268 mia. EUR som en konsekvens af reducerede kumulative virkninger for EU's BNP, som vil indebære, at der vil blive skabt omkring 190 000 færre job, og at en besparelse på omkring 55 mio. tons CO₂ vil gå tabt;

11. bemærker, at andre vigtige lande og regioner gør hurtige fremskridt inden for forskning og udvikling af innovativ teknologi, og beklager derfor, at EU risikerer at miste sin førerposition i forhold til andre internationale aktører, medmindre gennemførelsen af SES-lovgivningen fremskyndes;

12. er af den opfattelse, at det kun kan sikres, at SES fungerer ordentligt, hvis de forskellige gennemførelsesdatoer overholdes nøje af alle berørte parter;

13. understreger, at der er gennemført pilotprogrammer, og at resultaterne heraf har været positive;

14. anmoder Kommissionen om at aflægge beretning til Transport- og Turismeudvalget om de fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelsen af præstationsordningen i de nationale strategiplaner inden december 2012;

15. anmoder Kommissionen om at aflægge beretning til Transport- og Turismeudvalget om de fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelsen af SES-lovgivningen, inden marts 2013, herunder en evaluering af følgerne af den forsinkede gennemførelse af de funktionelle luftrumsblokke;

Politisk input

16. minder medlemsstaterne om, at de over for offentligheden har forpligtet sig til at opfylde målsætningen om et fælles europæisk luftrum og med et overvældende flertal har støttet den relevante lovgivning, og insisterer på, at medlemsstaterne bliver ved med at være proaktive og engagerer sig i gennemførelsen af denne lovgivning; opfordrer i denne forbindelse medlemsstaterne til at forelægge nationale præstationsplaner i tråd med EU's præstationsmål og vedtage de reviderede præstationsmål, som Kommissionen har foreslået; opfordrer Kommissionen til at iværksætte passende foranstaltninger i tilfælde af manglende overholdelse af fristerne for gennemførelse af denne lovgivning;

17. minder om målsætningerne for luftfarten som beskrevet i både hvidbogen om transportpolitikken og i dokumentet "Flightpath 2050 - Europe's vision for Aviation - Report of the High Level Group on Aviation Research";

18. insisterer på, at dette spørgsmål bør prioriteres højere, og at der er brug for proaktiv politisk støtte fra medlemsstaternes og alle andre berørte parter side, hvis SES skal gennemføres fuldt ud til tiden;

19. understreger, at en vellykket gennemførelse af SES-lovgivningen vil forbedre og fremme konkurrencen i hele EU og på verdensplan og skabe vækst og beskæftigelse, navnlig i luftfartsindustrien;

Tirsdag den 23. oktober 2012

20. beklager, at der ikke er tilstrækkeligt kendskab til eller forståelse for SES-projektet i offentligheden trods dets betydelige sociale og miljømæssige fordele og opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og de berørte parter til at øge deres bestræbelser med hensyn til kommunikation med offentligheden;

21. erkender de udfordringer, de europæiske lufttrafikstyringsforvaltninger står over for, og anerkender, at den menneskelige faktor og en effektiv social dialog spiller en kritisk rolle omkring gennemførelsen af SES; anerkender behovet for fortsat opmærksomhed omkring åbne indberetningsprocedurer; understreger, at gennemførelsen af SES vil medføre stor efterspørgsel på avancerede og højt kvalificerede jobs;

22. respekterer fuldt ud medlemsstaternes suverænitet og nationale prærogativer med hensyn til lufttrafikstyring (ATM) i forbindelse med militære og andre statslige flyveoperationer og træningsflyvninger; noterer sig, at medlemsstaterne har forpligtet sig til at sikre, at konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet ⁽¹⁾ anvendes fuldt ud og på en ensartet måde, og anerkender behovet for at støtte deres bestræbelser herpå; fremhæver, at statslige luftfartøjer ud over militærluftfart omfatter luftfartøjer, der anvendes til politi-, brandsluknings-, kystvagt-, told-, civilbeskyttelsesmissioner og andre missioner, og at en lang række sikkerheds- og krisestyringsaktiviteter således falder ind under anvendelsesområdet herfor;

23. mener, at en vellykket gennemførelse af SES vil give fordele til hele forsyningskæden, herunder producenter, flyselskaber, SMV'er, hele turistsektoren osv.;

24. er fortsat meget bekymret over, at oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke i Europa ikke blot er forsinket, men også mangler substans, og bakker op om koordinatorens bestræbelser; understreger betydningen af samarbejde, koordinering og politisk handling fra medlemsstaternes side og medlemsstaterne imellem med henblik på at realisere målet om gennemførelse af de funktionelle luftrumsblokke senest den 4. december 2012; opfordrer Kommissionen til nøje at overvåge udviklingen og om nødvendigt tage retslige skridt, herunder at pålægge sanktioner, over for medlemsstater, der tilsidesætter deres forpligtelser i henhold til SES-lovgivningen;

25. understreger, at oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke ikke skal ses som et selvstændigt krav, men som et skridt i retning af opfyldelse af målene om at modvirke fragmenteringen af det europæiske luftrum og forbedre resultaterne, samt at SES ikke vil kunne gennemføres uden disse; anmoder Kommissionen om at foreslå en strategi for at fremskynde gennemførelsen af funktionelle luftrumsblokke, som omfatter fuld gennemførelse af centraliserede modeller (f.eks. netforvalteren, SESAR-fællesforetagendet, implementeringsforvalteren); opfordrer Kommissionen til at gøre større brug af sine advarselsmetoder og - såfremt disse ikke giver resultat - indlede overtrædelsesprocedurer mod de medlemsstater, som endnu ikke har underskrevet aftalen om oprettelse af deres funktionelle luftrumsblokke;

26. mener, at den mest virkningsfulde og effektive metode til at etablere SES på er at benytte en top down-tilgang og anmoder derfor Kommissionen om på grundlag af den i punkt 15 nævnte beretning at foreslå foranstaltninger med henblik på at afhjælpe følgerne af den forsinkede gennemførelse af de funktionelle luftrumsblokke og hurtigt at udskifte bottom up-tilgangen med en top down-tilgang for at sikre, at målene for SES II-lovgivningspakken nås;

27. opfordrer medlemsstaterne til at sørge for, at der på nationalt politisk plan hurtigt tages fat på spørgsmålet om manglende ressourcer, især med hensyn til den nationale tilsynsmyndighed;

28. fremhæver, at de nationale tilsynsmyndigheder for at kunne udføre deres opgaver i SES korrekt i praksis skal være adskilt fra luftfartstjenesteudøvere og udøve deres beføjelser på en uvildig, uafhængig og gennemsigelig måde;

29. påpeger, at det er vigtigt at opfordre de nationale luftfartstjenesteudøvere til at være proaktive i forbindelse med gennemførelsen af SES-lovgivningen;

30. bekræfter, at sikker, effektiv og fleksibel anvendelse af luftrummet kun kan opnås gennem tæt samarbejde og koordinering mellem de civile og militære luftrumsbrugere;

⁽¹⁾ Erklæring fra medlemsstaterne om militære spørgsmål i forbindelse med det fælles europæiske luftrum af 10. marts 2004 (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 9).

Tirsdag den 23. oktober 2012

31. opfordrer medlemsstaterne til med bistand fra de relevante europæiske agenturer at fokusere på en udvidelse af det civil-militære samarbejde og koordinationen med nabolandene;

32. insisterer på, at medlemsstaterne hurtigst muligt sørger for den nødvendige finansiering til den fuldstændige gennemførelse af SES; glæder sig over, at Kommissionen har foreslået, at SES og SESAR skal behandles som en horisontal prioritet for finansieringen i Connecting Europe-faciliteten;

SESAR-implementeringsstrategi

33. anerkender, at både industrien og EU har investeret betydelige beløb i forskning og udvikling vedrørende SESAR-teknologien og mener, at tiden nu er inde til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at drage nytte af denne investering med gennemførelsen af SES-lovgivningen;

34. minder om behovet for koordinering mellem tidsplanerne for henholdsvis gennemførelsen af SES og udviklings- og implementeringsfasen for SESAR-programmet som en del af SES, jf. forordning (EF) nr. 1070/2009;

35. insisterer på, at der trods den krævede store investering vil opstå en række vigtige og håndgribelige fordele som følge af harmonisering, herunder optimering af flyvninger, brændstofeffektivitet, støjreduktion, mindre luftforurening og færre indvirkninger på klimaforandringerne samt fleksibel og sikker anvendelse af et mindre fragmenteret luftrum; fremhæver den effektivitet, der vil kunne opnås gennem bedre civil/militær koordinering, idet anvendelse af en fælles infrastruktur vil medføre nedbringelse af omkostningerne; understreger, at øget interoperabilitet mellem medlemsstaterne og gennemførelse af funktionelle luftrumsblokke også vil give fordele med hensyn til grænseoverskridende operationer;

36. forstår, at SESAR-teknologien og gennemførelsen af SES er politikker, der hænger nøje sammen, og som skal udvikles med henblik på at høste alle fordele, og opfordrer derfor indtrængende industrien til at tage implementeringsfasen for SESAR-projektet alvorligt;

37. påpeger, at teknologierne allerede er blevet udviklet af producenterne og er tilgængelige i dag, hvorfor en vellykket gennemførelse af SES er et opnåeligt mål;

38. erkender, at de forretningsmæssige argumenter for at investere i SESAR-teknologier er stærkere i større og mere overbelastede trafikknudepunkter end i mindre, regionale lufthavne eller lufthavne, der betjener sæsonruter; fastholder imidlertid, at det samlede netværks resultater vil blive forbedret gennem en større udbredelse af SESAR-kapaciteten med støtte fra offentlige midler;

39. mener, at der er behov for en globalt koordineret tilgang som reaktion på den indsats for at opnå standardisering, der bl.a. gøres af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), for at sikre, at eksisterende og nye teknologier er interoperable på verdensplan, og tilskynder til undertegnelse af samarbejdsprotokoller på området for forskning og udvikling;

40. mener, at det for at sætte luftfartstjenesteudøvere og andre interessenter i stand til at udvikle deres strategiske partnerskaber bedst muligt og modtage incitamenter til at nå deres mål er nødvendigt at styrke præstationsøjlen yderligere;

41. understreger, at militæret er en central aktør i forbindelse med SES og bør inddrages fuldt ud på alle niveauer og på et meget tidligt tidspunkt; anerkender det fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelsen af SES-lovgivningen, og opfordrer indtrængende medlemsstaterne til at fremskynde deres bestræbelser på at opnå militær koordinering; anerkender de særlige nationale forhold vedrørende relationerne mellem civile og militære parter, men opfordrer medlemsstaterne til at fokusere på at styrke det civile/militære samarbejde og interoperabiliteten samt til at anvende bedste praksis på området;

42. er af den opfattelse, at der er behov for at fremme samarbejdet med nabolandene med henblik på at udvide SES ud over EU's grænser;

Tirsdag den 23. oktober 2012

43. understreger nødvendigheden af at modvirke fragmenteringen af det europæiske luftrum ved at gennemføre teknologiske fornyelser, styrke præstationsordningen for luftfartstjenester og rettidigt gennemføre de funktionelle luftrumsblokke for at kunne høste fordelene af SES;
44. roser den fortsatte støtte fra medlemsstaterne og interessenterne, som bidrager til at opnå en harmonisering af fortolkningen og gennemførelsen af SES-lovgivningen;
45. støtter tilgangen med et offentligt-privat partnerskab (OPP), da dette kan skabe situation til gavn for alle, når det struktureres og gennemføres på hensigtsmæssig og effektiv vis på grundlag af et samarbejde med incitamenter og engagement;
46. insisterer på, at gennemførelsen af SES-lovgivningen vil være til stor gavn for alle interessenter, f.eks. på grund af de reducerede brugsafgifter, der overføres til de endelige forbrugere, dvs. passagererne;
47. mener, at der hele tiden bør være et tæt og konfliktfrit samarbejde mellem de organer, der er ansvarlige for gennemførelsen af SES;
48. opfordrer til, at forberedelserne til et lovgivningsmæssigt forslag om SESAR-fællesforetagendets fremtidige rolle afsluttes i god tid, da det spiller en afgørende rolle i bestræbelserne på at få SES til at lykkes; fremhæver den indsats, der hidtil er blevet gjort, for at bevise dets effektivitet;
49. opfordrer indtrængende Kommissionen til hurtigt at etablere de nødvendige ledelses-, incitamentsmæssige og finansielle mekanismer, herunder offentlig finansiering, for at sikre en rettidig og effektiv implementering af SESAR-teknologierne under inddragelse af de relevante myndigheder og interessenter og under særlig hensyntagen til gennemførelsen af innovative finansielle instrumenter;
50. bemærker, at der, selv om der findes militær og blandet civil-militær ekspertise på forskellige niveauer i de forskellige involverede institutioner, såsom Udvalget for det Fælles Luftrum, Eurocontrol og SESAR-fællesforetagendet, stadig er behov for en koordineret og omfattende militær analyse af konsekvenserne af SES/SESAR for militæret; noterer sig nødvendigheden af at inddrage Den Europæiske Unions Militærkomité (EUMC) i denne proces, da dette vil sikre, at forsvarscheferne er tilstrækkeligt underrettet;
51. anerkender i denne forbindelse Det Europæiske Forsvarsagenturs (EDA) naturlige rolle som bindeled mellem forsvarssektoren og Kommissionen og som mægler mellem de involverede militære parter; er fortaler for at styrke EDA's rolle med hensyn til at skabe politisk bevidsthed, netværkssamarbejde, bidrage til implementeringen af SESAR og støtte medlemsstaterne med den finansielle analyse og den operationelle risikoanalyse; bemærker, at EDA er i en god position til at bidrage til at imødegå fremtidige udfordringer vedrørende SES, f.eks. med hensyn til udstyr og træning; glæder sig over medlemsstaternes beslutning om at inddrage EU's Militærstab (EUMS) i at støtte EDA i forbindelse med SESAR; glæder sig over oprettelsen af forummet om implementering af det fælles luftrum/SESAR (SES/SESAR Military Implementation Forum), som fremmes af EDA, og tilskynder til, at forummet fortsættes yderligere på effektiv vis, da det har den store fordel, at det samler alle de relevante aktører i forsvarssektoren; understreger, at det er strengt nødvendigt at samarbejde med NATO, og bifalder kontinuerlig udvikling i denne henseende;

*

* *

52. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.