

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser"

(KOM(2002) 7 slutlig – 2002/0013 COD)

(2002/C 125/15)

Den 30 januari 2002 beslutade rådet att i enlighet med artikel 80.2 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Den 19 februari 2002 gav kommitténs presidium i uppdrag åt TEN-sektionen (transporter, energi, infrastruktur, informationssamhället) att bereda ärendet.

Med tanke på ärendets brådskande karaktär utsåg Ekonomiska och sociala kommittén vid sin 389:e plenarsession den 20–21 mars 2002 (sammanträdet den 21 mars 2002) Bill Tosh till huvudföredragande samt antog enhälligt följande yttrande.

1. Bakgrund

1.1. I artikel 10.3 i rådets förordning (EEG) nr 95/93⁽¹⁾ fastslås att ett lufttrafikföretag som tilldelats vissa ankomst- och avgångstider för en viss period är berättigat till samma tider under följande motsvarande period, enbart om företaget kan visa att det har använt minst 80 % av tiderna under den period för vilken de tilldelats. Om lufttrafikföretaget inte kan påvisa att det har använt 80 % av tiderna skall samtliga tider som det tilldelats placeras i ankomst- och avgångstidsreserven, utom i det fall orsaken till att tiderna inte har använts kan motiveras i enlighet med artikel 10.5 (regeln om att tiden går förlorad om den inte används).

1.2. Terroristattackerna den 11 september 2001 och den politiska utveckling som har följt på dessa händelser (Afghanistan-krisen) har allvarligt påverkat lufttrafikföretagens flygtrafik och lett till en betydande nedgång i efterfrågan under återstoden av sommarsäsongen 2001 och vintersäsongen 2001/2002.

1.3. För att säkerställa att ett bristande utnyttjande av ankomst- och avgångstider som är fördelade för dessa säsonger inte leder till att lufttrafikföretagen förlorar sitt berättigande till dessa tider förefaller det vara nödvändigt att klart och entydigt fastställa att dessa säsonger har påverkats negativt av terroristattackerna den 11 september 2001.

1.4. Således föreslår kommissionen att en ny artikel 10a införs i förordningen genom vilken samordnarna är skyldiga att godkänna att ankomst- och avgångstider för båda säsongerna (sommaren 2001 och vintern 2001/2002) beviljas status som hävdvunna rättigheter.

1.5. På detta sätt undviker man att denna bestämmelse i förordningen inte tillämpas enhetligt i gemenskapen och att den nuvarande krisen tolkas på olika sätt av medlemsstaterna.

1.6. Förslaget påverkar inte kommissionens förslag som antogs den 20 juni 2001 om en ändring av den nuvarande tillämpliga förordningen⁽²⁾ eftersom det aktuella förslaget har en större räckvidd.

2. Allmänna synpunkter och slutsatser

2.1. EESK välkomnar kommissionens förslag såtillvida som det beaktar exceptionella förhållanden och ger samordnarna rättlig säkerhet.

2.2. Samordnarna skulle riskera en rättslig prövning om inte regeln om att tiden går förlorad om den inte används definieras klart och entydigt.

2.3. Samtidigt innebär förslaget större planeringstrygghet för lufttrafikföretagen.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1) – ESK:s yttrande, EGT C 339, 31.12.1991, s. 41.

⁽²⁾ KOM(2001) 335 slutlig, 20.6.2001, 2001/0140 (COD). Yttrande från EESK under beredning.

2.4. Slutligen noterar kommittén att det aktuella förslaget inte påverkar det förslag som antogs den 20 juni 2001. Det har en större räckvidd och syftar till att säkerställa att den knappa kapaciteten vid de överbelastade flygplatserna förvaltas

och används på ett effektivt sätt, utan att i grunden ändra på det nuvarande systemet för tilldelning av ankomst- och avgångstider som är baserat på hävdvunna rättigheter.

Bryssel den 21 mars 2002.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Göke FRERICH

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet"

(KOM(2001) 544 slutlig – 2001/0229 COD)

(2002/C 125/16)

Den 14 november 2001 beslutade rådet att i enlighet med artikel 156 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 26 februari 2002. Föredragande var Johannes Kleemann.

Vid sin 389:e plenarsession den 20–21 mars 2002 (sammanträdet den 21 mars 2002) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 54 röster för och 5 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Kommissionen föreslår i sitt dokument att det transeuropeiska transportnätets prioriteringar skall utformas stramt så att trafiknätets kapacitet optimeras och investeringarna koncentreras till områden där flaskhalsar förekommer. Tre projekt har redan avslutats och kommissionen framhåller betydelsen av vissa järnvägsprojekt och transalpina projekt. Sex nya projekt och nya avsnitt i två existerande projekt har tillförts.

1.2. ESK har varit engagerad i transportnätets samtliga utvecklingsfaser och har redan från början gett sitt fulla stöd till TEN-konceptet samt verkat för tydliga kriterier och ett adekvat stöd.

2. Allmänna kommentarer

2.1. Vid Europeiska rådet i Göteborg framhölls nödvändigheten av en övergång från vägtransporter till järnvägs- och

sjötransporter samt kollektivtrafik. Med det föreliggande förslaget fullgör kommissionen rådets uppdrag.

2.2. Det finns flera orsaker till att trafiken inom EU har ökat, och den ökade yrkesmässiga och privata användningen av personbilar svarar för en betydande del av utnyttjandet av transportsystemen. Det ökade avståndet mellan bostad och arbetsplats, ett förändrat konsumtionsmönster och den oproportionerliga ökningen av fritidstrafiken har medfört en betydande ökning av transportvolymen. I många regioner och tätbefolkade områden har dessutom den tunga lastbilstrafiken ökat starkt under de senaste åren. Bland annat har den ekonomiska globaliseringen, inre marknadens förbättrade funktionssätt samt förändrade produktionssätt och därmed sammanhängande logistik bidragit till förändrade ekonomiska strukturer, och detta har med nödvändighet medfört att trafiken har ökat inom alla transportsätt. I samband med kandidatländernas tillträde kommer detta i allt högre grad att gälla de gränsöverskridande delarna av transportnäten, vilka även enligt kommissionens uppfattning för närvarande utgör de svagaste punkterna.