Europa-Parlamentet
2014-2019

Mødedokument

A8-0021/2017

2.2.2017

BETÆNKNING

om en luftfartsstrategi for Europa
(2016/2062(INI))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Pavel Telička

Ordfører for udtalelse (*):
Ole Christensen, Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

INDHOLD

Side

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING 3

BEGRUNDELSE 16

UDTALELSE FRA UDVALGET OM BESKÆFTIGELSE OG SOCIALE ANLIGGENDER (*) 24

UDTALELSE FRA UDVALGET OM DET INDRE MARKED OG FORBRUGERBESKYTTELSE 31

UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED 36

RESULTAT AF ENDELIG AFSTEMNING I KORRESPONDERENDE UDVALG 41

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING

om en luftfartsstrategi for Europa
(2016/2062(INI))

Europa-Parlamentet,

– der henviser til Kommissionens meddelelse af 7. december 2015 om en luftfartsstrategi for Europa (COM(2015)0598),

– der henviser til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 4, stk. 2, litra b) og g), og artikel 16 samt afsnit VI og X,

– der henviser til protokol (nr. 2) til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet,

– der henviser til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse af 14. juli 2016 om en luftfartsstrategi for Europa[1],

– der henviser til Kommissionens afgørelse af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse,

– der henviser til Kommissionens meddelelse om retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber (2014/C 99/03),

– der henviser til Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (2016/C 262/01),

– der henviser til Kommissionens udkast til forordning (EU) om ændring af forordning (EU) nr. 651/2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108,

– der henviser til Kommissionens forslag af 7. december 2015 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008,

– der henviser til konklusionerne af konferencen på højt plan om en social dagsorden for transport, der blev afholdt den 4. juni 2015 i Bruxelles[2],

– der henviser til sin beslutning af 4. februar 2016 om øers særlige situation[3],

– der henviser til resultatet af Den Internationale Civile Luftfartsorganisations forsamlings

[1] EØSU, AC TEN/581.
[2] https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en
[3] Vedtagne tekster, P8_TA(2016)0049.

39. samling, der blev afholdt i 2016,

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum,

– der henviser til sin beslutning af 11. november 2015 om luftfart[1],

– der henviser til sin beslutning af 29. oktober 2015 om allokering på verdensradiokonferencen i Genève den 2.-27. november 2015 (WRC-15) af det nødvendige radiofrekvensbånd til støtte for den fremtidige udvikling af satellitbaseret teknologi med henblik på etablering af verdensomspændende flysporingssystemer[2],

– der henviser til sin beslutning af 7. juni 2011 om internationale luftfartsaftaler efter Lissabontraktaten[3],

– der henviser til sin beslutning af 25. april 2007 om oprettelse af et fælleseuropæisk luftfartsområde[4],

– der henviser til sin holdning, der blev fastlagt ved førstebehandling den 12. marts 2014 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning)[5],

– der henviser til sin holdning, der blev fastlagt ved førstebehandling den 12. marts 2014 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester[6],

– der henviser til sin holdning, der blev fastlagt ved førstebehandling den 5. februar 2014 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage[7],

– der henviser til sin holdning, der blev fastlagt ved førstebehandling den 12. december 2012 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne (omarbejdning)[8],

– der henviser til sin beslutning af 29. oktober 2015 om sikker anvendelse af fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS), almindelig kendt som ubemandede luftfartøjer (UAV'er) inden for civil luftfart[9],

– der henviser til sin beslutning af 2. juli 2013 om EU's luftfartspolitik over for

[1] Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0394.
[2] Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0392.
[3] Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0251.
[4] Vedtagne tekster, P6_TA(2007)0153.
[5] Vedtagne tekster, P7_TA(2014)0220.
[6] Vedtagne tekster, P7_TA(2014)0221.
[7] Vedtagne tekster, P7_TA(2014)0092.
[8] Vedtagne tekster, P7_TA(2012)0495.
[9] Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0390.

tredjelande – indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer[1],

– der henviser til konklusionerne fra topmødet om europæisk luftfart, der blev afholdt i Schiphol-lufthavnen (Nederlandene) den 20.-21. januar 2016[2],

– der henviser til Chicagokonventionen af 7. december 1944,

– der henviser til forretningsordenens artikel 52,

– der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelser fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender, Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed og Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (A8-0021/2017),

A. der henviser til, at EU's transportpolitik i sidste ende sigter på at tjene europæiske borgeres og virksomheders interesser ved at sikre stadig flere forbindelsesmuligheder, det højest mulige sikkerhedsniveau og uhindret markedsadgang;

B. der henviser til, at strenge sikkerhedsstandarder fortsat bør være et centralt mål, når der stræbes efter konkurrencedygtighed inden for lufttransport;

C. der henviser til, at EU's indre marked for luftfart er et af de mest vellykkede eksempler på regional liberalisering af lufttransport, som i høj grad har bidraget til et hidtil uset omfang af flyforbindelser ved at udvide rejsemulighederne inden og uden for Europa, samtidig med at priserne sænkes; der henviser til, at luftfartssektoren er en grundlæggende del af det europæiske transportnet og nødvendig for at sikre bedre forbindelser og territorial samhørighed inden for EU og globalt; der henviser til, at regionerne i den yderste periferi ligger så langt væk og er så isolerede, at de i modsætning til mere centralt beliggende og velintegrerede regioner ikke har nogen alternativer til lufttransport; der henviser til, at målet med at støtte øgede luftfartsforbindelser ikke blot bør være at udvide netværket af forbindelser, men også at sikre en passende kvalitet af forbindelserne hvad angår flyvefrekvens, trafiknettets rækkevidde og bekvemme flytider;

D. der henviser til, at luftfartssektoren er en drivkraft med en multiplikatorvirkning hvad angår vækst og jobskabelse og er en vigtig søjle i EU's økonomi, der fremmer innovation, handel og kvaliteten af arbejdspladser, hvilket har væsentlige direkte og indirekte fordele for borgerne; der henviser til, at væksten i lufttrafikken og tilgængeligheden og udbuddet af flyforbindelser fremmer økonomisk vækst, hvilket bekræfter, at lufttransport fungerer som en katalysator for økonomisk udvikling; der henviser til, at regionale og lokale lufthavne også spiller en betydelig rolle i forbindelse med udviklingen af regioner, idet de øger deres konkurrencedygtighed og letter adgangen til turisme;

E. der henviser til, at luftfart, lufthavne og den tilknyttede fremstillingsindustri tegner sig for 4,7 millioner arbejdspladser i Unionen, direkte (1,9 millioner) og indirekte (2,8 millioner); der henviser til, at yderligere 917 000 arbejdspladser andre steder i den

[1] Vedtagne tekster, P7_TA(2013)0290.
[2] https://english.eu2016.nl/documents/reports/2016/01/20/report-aviation-summit-2016

globale økonomi understøttes af den europæiske luftfartsindustri; der henviser til, at luftfartens mobile og tværnationale karakter gør det vanskeligt at opdage socialt misbrug og omgåelse af arbejdsstandarder og betyder, at det er umuligt at løse problemerne alene på nationalt plan; der henviser til, at nylige undersøgelser foretaget af ILO tyder på en forringelse af arbejdsvilkårene i luftfartssektoren; der henviser til, at større diversificering i ansættelsesformer kan være et middel til at opnå større fleksibilitet, men at det også kan misbruges til "regelshopping" for at undgå betaling af socialsikringsbidrag;

F. der henviser til, at manglende gennemførelse af EU-lovgivning og manglende politisk vilje i Rådet forhindrer luftfartssektoren i at udnytte sit fulde potentiale, hvilket derved skader konkurrenceevnen og skaber øgede omkostninger på bekostning af både virksomhederne, passagererne og økonomien;

G. der henviser til, at i en sektor, der er drevet af teknologi og af forskning og innovation, som kræver både store investeringer og en udviklet infrastruktur, vil en strategi kun lykkes, hvis den bygger på en langsigtet vision med godt planlagte investeringer og fuldt ud tager højde for alle transportformer;

H. der henviser til, at lufttransport spiller en vigtig rolle med hensyn til at opfylde EU's klimamål ved at indføre foranstaltninger til at mindske drivhusgasemissioner;

I. der henviser til, at selv om der er fastsat bestemmelser om oprettelse af funktionelle luftrumsblokke for det fælles europæiske luftrum, er gennemførelsen af disse funktionelle luftrumsblokke hidtil blevet betydeligt forsinket; der henviser til, at Kommissionen derfor har anslået, at der årligt går ca. 5 mia. EUR tabt på grund af manglende fremskridt i denne henseende;

J. der henviser til, at sikkerhed er en af de udfordringer, som luftfartssektoren mest direkte står over for;

1. glæder sig over Kommissionens meddelelse om en luftfartsstrategi for Europa og Kommissionens indsats for at indkredse de kilder, der kan sætte skub i sektoren ved at finde nye markedsmuligheder og nedbryde barrierer, og glæder sig endvidere over Kommissionens forslag om at imødegå og foregribe nye udfordringer på grundlag af en fælles europæisk vision ved at udvikle moderne lovgivningsmæssige rammer; mener, at der i et langsigtet perspektiv bør vedtages en mere helhedsorienteret og ambitiøs tilgang med henblik på at give en bæredygtig og konkurrencedygtig europæisk luftfartsindustri det nødvendige skub;

2. mener, at sikkerhed er et vejledende princip for den europæiske luftfartsstrategi, og at den skal forbedres løbende; glæder sig derfor over revisionen af EASA's (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs), grundforordning (forordning (EF) nr. 216/2008), som har til formål at opnå de højeste sikkerhedsniveauer inden for luftfart; opfordrer Kommissionen og Rådet til i denne forbindelse at udstyre EASA med tilstrækkelige ressourcer og tilstrækkeligt personale til at sikre høje sikkerhedsstandarder og styrke dets rolle på den internationale scene;

3. opfordrer indtrængende Rådet og medlemsstaterne til omsider at gøre fremskridt i andre vigtige sager, der for øjeblikket er strandet, såsom omarbejdningen af forordningen om

gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (SES2+) og revisionen af forordningen om tildeling af slots og forordningerne om flypassagerers rettigheder; opfordrer Kommissionen til at revidere igangværende initiativer og foreslå gennemførlige alternativer for at afhjælpe manglerne i luftfartssektoren som følge af den sene og ufuldstændige gennemførelse af EU-lovgivningen såsom det fælles europæiske luftrum (SES); understreger, at hvis den retlige klarhed og sikkerhed skal sikres, er offentliggørelsen af retningslinjer, om end de er nyttige, ingen erstatning for en korrekt revision af de eksisterende regler;

4. understreger, at luftfartssager, der er blokeret i Rådet, har til formål at udstyre EU med bedre retssikkerhed og en styrket ramme for beskyttelse af flypassagerers rettigheder, en mere effektiv og rationel anvendelse af EU's luftrum og forbedrede bestemmelser til at gennemføre det fælles europæiske luftrum, som alle er væsentlige elementer til at gennemføre luftfartsstrategien; opfordrer Rådet til at tage skridt til at fremme forhandlingerne om disse sager;

Den internationale dimension i luftfartsstrategien

5. glæder sig over Kommissionens forslag til at revidere forordning nr. 868/2004 om at afhjælpe nuværende illoyal praksis, som f.eks. uacceptabel statsstøtte, der hverken er tilstrækkelig eller effektiv, og således kaste lys over de primære bekymringer, der omgærder potentielle fordrejninger af konkurrencen inden for rammerne af EU's regler; understreger imidlertid, at hverken en uacceptabel tendens til protektionisme eller foranstaltninger i sig selv til at sikre fair konkurrence kan garantere konkurrenceevnen i EU's luftfartssektor;

6. mener, at den europæiske luftfartssektor, selv om den er under øget pres fra nye konkurrenter, hvoraf mange har anvendt lufttransport som et strategisk redskab til international udvikling, kan passe ind i et konkurrencepræget globalt miljø ved at bygge videre på og udvikle sine aktiver, bl.a. høje sikkerhedsstandarder, EASA's rolle, geografisk placering, en innovativ industri og sociale og miljømæssige mål; er overbevist om, at konkurrence fra tredjelande, hvis den er fair, bør ses som en mulighed til at videreudvikle en innovativ europæisk luftfartsmodel, der har potentialet til at give et enestående og konkurrencedygtigt svar på de særlige forhold, der gælder for konkurrenterne;

7. mener, at muligheden for at tiltrække udenlandske investeringer er vigtig for EU's luftfartsselskabers konkurrenceevne og ikke bør hæmmes; glæder sig derfor over, at Kommissionen har til hensigt at udstede retningslinjer, der vil bringe klarhed over ejerskab og kontrolregler, således som det er fastsat i forordning (EF) nr. 1008/2008, med særlig henvisning til kriterier for "effektiv kontrol", for således at sikre effektiviteten af disse bestemmelser;

8. glæder sig over initiativet om på EU-plan at forhandle lufttransportaftaler og bilaterale luftfartssikkerhedsaftaler med tredjelande, der repræsenterer nye og strategiske markeder (Kina, Japan, ASEAN, Tyrkiet, Qatar, De Forenede Arabiske Emirater, Armenien, Mexico, Kina, Bahrain, Kuwait, Oman og Saudi-Arabien) og tilskynder til hurtige og konstruktive forhandlinger; minder om, at nye aftaler bør gennemføres

korrekt og håndhæves af alle parter og skal indeholde en klausul om fair konkurrence på grundlag af internationale standarder (ICAO, ILO); opfordrer Kommissionen og Rådet til på grundlag af respekt for artikel 218 i TEUF fuldt ud at inddrage Parlamentet i alle faser af forhandlingerne;

9. opfordrer Kommissionen til at gøre forhandling af aftaler på luftfartsområdet med tredjelande afhængig af høje sikkerhedsstandarder, passende arbejdsstandarder og sociale standarder og deltagelse i det markedsbaserede klimaforandringsinstrument for emissioner fra lufttransport og til i lufttransportaftaler at sikre lige markedsadgang, lige ejerskabsbetingelser og lige vilkår på grundlag af gensidighed;

10. anmoder Kommissionen om en hurtig afslutning af de igangværende forhandlinger og om i fremtiden at indlede nye dialoger på luftfartsområdet med andre strategiske luftfartspartnere; understreger, at luftfartsaftaler også bidrager til at fremme den teknologiske udvikling samt gennemførelsen og styrkelsen af andre europæiske politikker såsom naboskabspolitikken;

Konsolidering af EU's indre marked for luftfart

11. minder om, at luftrummet også er en del af EU's indre marked, og at al fragmentering, der skyldes ineffektiv anvendelse og forskellig national praksis (f.eks. når det vedrører operationelle procedurer, skatter, afgifter osv.), fører til længere flyvetid, forsinkelser og øget brændstofforbrug og højere niveauer for CO_2-udledning og desuden har en negativ indvirkning på resten af markedet og hæmmer EU's konkurrenceevne;

12. bemærker, at artikel 3 i forordning nr. 551/2004, uden at det berører medlemsstaternes suverænitet over deres luftrum, omfatter oprettelse af en fælles europæisk øvre flyveinformationsregion (EUIR), og opfordrer Kommissionen til at gennemføre denne, da den vil gøre det muligt at afhjælpe regionale flaskehalse og muliggøre kontinuitet i lufttrafikken i de tætteste dele af luftrummet i tilfælde af uforudsete omstændigheder eller afbrydelser af flytrafikken; mener, at EUIR vil give mulighed for en gradvis etablering af en transeuropæisk luftmotorvej, hvilket ville være endnu et skridt hen imod gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og en omkostningseffektiv forvaltning af EU's luftrum; glæder sig over de fremskridt, der allerede er gjort på området lufttrafikstyring med henblik på øge effektiviteten og mindske omkostninger og emissioner, navnlig takket være det arbejde, der udføres af netforvalteren, og opfordrer medlemsstaterne til at gennemføre de funktionelle luftrumsblokke uden yderligere forsinkelse for at lette yderligere fremskridt hen imod et fælles europæisk luftrum;

13. er af den faste overbevisning, at luftfartssektoren til fulde bør drage nytte af europæiske satellitbaserede teknologier, f.eks. EGNOS og Galileo, som giver mulighed for mere sikre og mere effektive navigations- og indflyvningsprocedurer og samtidig muliggør, at det fælles europæiske luftrum (SESAR) kan udnyttes fuldt ud; insisterer derfor på, at der er behov for en bred gennemførelse af disse teknologier; påpeger, at der for at sikre en korrekt implementering af SESAR og med det formål at opnå global interoperabilitet bør afsættes et konkret og ambitiøst budget – foruden budgettet for Connecting Europe-faciliteten (CEF) – til gennemførelsen heraf;

14. noterer sig omfanget af luftfart, som i øjeblikket er stort og ventes at stige i de

kommende år, samt de kapacitetsmæssige begrænsninger i europæiske lufthavne for så vidt angår modtagelse af ca. to millioner flyvninger frem til 2035; fremhæver, at dette vil kræve en koordineret og effektiv anvendelse af kapaciteten i lufthavne og luftrum for at mindske trængslen;

15. understreger den afgørende betydning af luftfartssektoren med hensyn til vækst, jobskabelse og udvikling af turisme; understreger, at små og regionale lufthavne spiller en central rolle med hensyn til at fremme konnektivitet, territorial samhørighed, social integration og økonomisk vækst, navnlig i regionerne i den yderste periferi og på øerne; ser i denne forbindelse et behov for strategisk planlægning af det europæiske lufthavnssystem, som kan indkredse nuværende kapaciteter, forventet efterspørgsel, nuværende flaskehalse og fremtidige infrastrukturbehov på europæisk plan, og som kan opretholde EU-borgernes adgang til luftfartstjenester;

16. anerkender den betydelige mangel på forbindelser inden for EU, som er kendetegnet ved et lavere antal flyforbindelser i visse dele af Unionen, og vigtigheden af regionale forbindelser (herunder geografiske områder, der er udelukket fra TEN-T); opfordrer Kommissionen til fortsat at overvåge og tage hånd om flyforbindelser inden for EU;

17. mener, at mange af de betydelige begrænsninger for vækst, både i luften og på jorden (f.eks. kapacitetsproblemer, over- og overudnyttelse af infrastrukturer, forskellige luftfartstjenesteudøvere eller begrænsede investeringer), samt manglerne i flyforbindelser mellem de forskellige regioner i EU, kan afhjælpes ved at anvende forbindelsesmuligheder, på alle niveauer (nationalt, europæisk og internationalt), som en af de vigtigste indikatorer ved vurdering og planlægning af foranstaltninger i sektoren;

18. mener, at konnektivitet ikke blot bør være begrænset til antallet, hyppigheden og kvaliteten af lufttransporttjenester, men også bør vurderes som led i et integreret moderne transportnet og bør medtage andre kriterier som f.eks. tid, territorial kontinuitet, større netværksintegration, tilgængelighed, tilgængelige transportalternativer, prisoverkommelighed og miljøomkostninger for at afspejle en rutes reelle merværdi; opfordrer derfor Kommissionen til at undersøge muligheden for at udvikle en EU-indikator, der er baseret på andre eksisterende indekser og på det forberedende arbejde, der allerede udføres af Eurocontrol og observationsorganet for lufthavne;

19. mener, at et sådant forbindelsesindeks, herunder en positiv cost-benefit-analyse, bør tage flyforbindelser fra et bredt perspektiv i betragtning uden samtidig at underminere EU's mål om territorial samhørighed, som vil blive styrket i kraft af de kommende fortolkende retningslinjer vedrørende reglerne om offentlig forsyningspligt; understreger, at dette indeks kan tjene overordnet strategisk planlægnings interesser, således at man undgår spild af skatteydernes penge ved at foretage en sondring i økonomisk henseende mellem økonomisk rentable muligheder og urentable projekter, bl.a. med henblik på at fremme en udbytterig specialisering af lufthavne, herunder klynger eller netværk af lufthavne, og undgå, at der i fremtiden opstår spøgelseslufthavne, og sikre effektiv udnyttelse af lufthavnenes kapacitet og luftrummet, samt ved at finde intermodale, omkostningseffektive og bæredygtige løsninger;

20. mener, at fordelene ved komplementaritet mellem samtlige transportformer uden undtagelse bør udnyttes fuldt ud for at forbedre mobiliteten og opnå et robust transportnet i brugernes interesser, både inden for passager- og godstransport; påpeger, at intermodalitet – ved at tillade et modalskift – er den eneste måde, hvorpå der kan sikres en dynamisk og bæredygtig udvikling i en konkurrencedygtig luftfartssektor i EU; understreger, at intermodalitet åbner mulighed for en mere effektiv brug af infrastruktur ved at udvide og tage hensyn til lufthavnenes opland og undgå, at de overlapper, hvilket også vil frigøre slots og bidrage til at skabe et gunstigt miljø for aktiviteter i tilknytning til handel, turisme og fragt; anerkender de succeser, der er opnået på dette område gennem integration af jernbane- og infrastrukturer, og opfordrer til yderligere fremskridt i den henseende;

21. gentager, at TEN-T-korridorerne er rygraden i udviklingen af multimodale løsninger, hvor lufthavne er centrale knudepunkter; beklager, at de multimodale initiativer i Europa er fragmenterede og begrænsede i antal; understreger behovet for hurtige, effektive og brugervenlige forbindelser mellem offentlige transportnet og lufthavnsinfrastruktur; opfordrer både Kommissionen og medlemsstaterne til at give det multimodale mål i TEN-T-korridorerne højere prioritet og samtidig fjerne flaskehalse; opfordrer Kommissionen til straks at fremlægge sit forslag til en multimodal og interoperabel tilgang til transport, som fuldt ud integrerer luftfartssektoren, og opfordrer medlemsstaterne til at gøre bedre brug af de finansielle instrumenter, de har til rådighed, for at fremme intermodale forbindelser;

22. mener, at der for at øge interessen for intermodal transport i Europa bør tilbydes barrierefrie løsninger, realtidsoplysninger og integrerede tjenester (f.eks. integrerede billetsystemer) til alle passagerer (herunder bevægelseshæmmede personer); påpeger, at EU-finansierede projekter har vist, at det er teknisk muligt at udvikle multimodale informations- og billetsystemer; opfordrer derfor Kommissionen til at støtte, at disse reelt gennemføres for passagerer i hele EU;

23. mener, at transportvirksomheder og tjenesteudbydere vil søge at finde intermodale og multimodale løsninger, hvis der gennem en EU-lovgivningsmæssig ramme skabes klare linjer og retssikkerhed for så vidt angår passagerrettigheder, forpligtelser, forsinkelser og aflysninger, sikkerhedstjenester, åbne data og datadelingsstandarder; opfordrer Kommissionen til at handle i denne henseende;

24. bemærker, at både offentlig og privat finansiering i luftfartssektoren er afgørende for at sikre territorial samhørighed, fremme innovation og bevare eller genvinde Europas førende position i sektoren; minder om, at al finansiering skal overholde EU's retningslinjer for statsstøtte og konkurrenceregler; fastholder, at ved tildeling af offentlig støtte skal det sikres, at den pågældende investering er omkostningseffektiv og egnet til formålet;

25. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til i overensstemmelse med Kommissionens "retningslinjer om statsstøtte til lufthavne og flyselskaber" (2014/C 99/03) og Kommissionens meddelelse om anvendelsesområdet om statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TFEU (2016/C 262/01) at fastholde en langsigtet strategi for at håndtere på den ene side de mange tabsgivende lufthavne i regioner, hvor andre transportformer er tilgængelige, og på den anden side sekundære lufthavnes bidrag til

EU-regioners udvikling, konkurrencedygtighed og integration;

26. bemærker betydningen af en gunstig retlig ramme for lufthavne til at tiltrække og mobilisere private investeringer; mener, at Kommissionen i sin evaluering af direktivet om lufthavnsafgifter, sammen med en effektiv høring af luftfartsselskaber/lufthavne, bør medvirke til at præcisere, hvorvidt de gældende bestemmelser er et effektivt redskab til at fremme konkurrencen mod risikoen for misbrug af monopolstilling og til at fremme de europæiske forbrugeres interesser og fremme konkurrencen, eller hvorvidt der er behov for en reform; anerkender bidraget fra ikkeluftfartsrelaterede indtægter til lufthavnes kommercielle levedygtighed;

27. bemærker, at Kommissionen i sin luftfartsstrategi, der blev offentliggjort i december 2015, meddelte, at den ville foretage en evaluering af Rådets direktiv 96/67/EF om groundhandling-ydelser i EU's lufthavne; støtter medtagelsen af groundhandling inden for rammerne af EASA med det formål at dække hele luftfartssikkerhedskæden;

Luftfartsstrategi: Fremtiden

28. mener, at hele værdikæden i luftfartssektoren har potentialet til at udgøre en strategisk sektor for investeringer, som skal udnyttes yderligere ved at opstille langsigtede mål og ved at give incitamenter til intelligente initiativer til at opfylde disse mål såsom mere miljøvenlige lufthavne eller luftfartøjer, støjreduktion, forbindelse mellem lufthavne og offentlig transport; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at overveje yderligere foranstaltninger til at fremme sådanne initiativer, bl.a. gennem effektiv anvendelse af Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI), og til fortsat at fremme og finansiere programmer såsom Clean Sky og SESAR; understreger, at luftfartsindustrien er en vigtig bidragyder til konkurrenceevnen i EU's luftfartssektor og yder stærk støtte til fremme af renere teknologier og støtte til ibrugtagningen af SESAR;

29. noterer sig luftfartssektorens CO_2-udledninger; understreger den brede vifte af foranstaltninger, der allerede er truffet eller skal træffes med henblik på at reducere CO_2- og drivhusgasemissionerne, både i teknisk henseende ved at udvikle alternative brændstoffer og mere effektive fly og i politisk henseende ved at overholde internationale aftaler; glæder sig over den aftale, der blev indgået ved den 39. generalforsamling i ICAO den 6. oktober 2016, med vedtagelsen af en global markedsbaseret foranstaltning (GMBM), med henblik på at reducere emissioner fra international luftfart, og det tilsagn, som 65 lande afgav om at deltage i den frivillige fase inden 2027, hvilket betyder, at ca. 80 % af emissionerne over 2020-niveauerne vil blive modsvaret af ordningen indtil 2035; understreger betydningen af efter den 31. december 2016 at opretholde den dispensation, der blev givet inden for rammerne af emissionshandelsordningen (ETS) til emissioner fra flyvninger fra eller til en flyveplads i en region i den yderste periferi som defineret i artikel 349 i TEUF; glæder sig over, at Kommissionen har til hensigt at revidere EU's foranstaltninger til at reducere CO_2-emissionerne fra luftfarten i lyset af denne aftale;

30. er af den opfattelse, at man også i lyset af Kommissionens pakke om den cirkulære økonomi bør fremme yderligere initiativer, der sigter mod at styrke den miljømæssige kapacitet og reducere emissioner og støj fra operationelle aktiviteter fra, til og inden for lufthavne, f.eks. ved at indføre brændstoffer fra vedvarende energikilder (eksempelvis biobrændstoffer), ved at udvikle effektive systemer til miljøvenligt genbrug,

afmontering og genbrug af fly, ved at fremme "grønne lufthavne" og "green way-to-airports" (grønne ruter til lufthavne) og ved at anvende den mest effektive logistikstyring;

31. opfordrer til, at der indsamles og udbredes bedste praksis for emissionsbegrænsning inden for den pågældende sektor, idet det holdes for øje, at høje miljøstandarder skal bevares og styrkes over tid for at sikre, at luftfart udvikler sig på bæredygtig vis;

32. opfordrer indtrængende Kommissionen og medlemsstaterne til at føre strengt tilsyn med de nye procedurer, der har været gældende fra juni 2016, til at nedsætte støjniveauet og ultrafine partikler i udstødningsgasser fra luftfartøjer, der letter fra lufthavne i nærheden af byer og befolkede knudepunkter, med henblik på at forbedre livskvaliteten og navnlig luftkvaliteten;

33. erkender, at der er betydelige udgifter til sikkerhedsforanstaltninger; understreger, at antallet af sikkerhedsmæssige udfordringer, herunder cybersikkerhed, som luftfartssektoren står over for, vil stige i fremtiden, hvilket kræver en øjeblikkelig overgang til en mere risiko- og efterretningsbaseret tilgang og et reaktivt sikkerhedssystem, der forbedrer sikkerheden i lufthavnenes faciliteter og gør det muligt at tilpasse sig nye trusler uden løbende at reagere i form af nye foranstaltninger eller blot flytte risikoen uden at reducere den;

34. glæder sig over Kommissionens forslag til en forordning om oprettelse af en EU-certificeringsordning for udstyr til securityscreening inden for luftfart; insisterer på nødvendigheden af en konsekvent gennemførelse af de eksisterende regler vedrørende ansættelse og uddannelse af personale; opfordrer Kommissionen til at undersøge mulighederne for at udbygge "one-stop security"-konceptet og til at udvikle et EU-system for forudgående kontrol, der gør det muligt for forhåndsregistrerede rejsende fra EU at komme gennem sikkerhedskontrollen på mere effektiv vis; opfordrer indtrængende medlemsstaterne til systematisk at dele efterretninger og udveksle bedste praksis om sikkerhedssystemer i lufthavnene;

35. noterer sig rapporten på højt plan om konfliktområder og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre, at rapportens henstillinger gennemføres, herunder udveksling af oplysninger for at sikre udviklingen af en EU-risikovurdering og muligheden for hurtig udveksling af oplysninger; understreger også, at sikkerhedsproblemer, der udspringer af ikke-samarbejdsvillige militære flyvninger uden aktive transpondere, fortsat skal løses;

36. mener, at innovation er en forudsætning for en konkurrencedygtig europæisk luftfartsindustri; bemærker, at i forhold til andre transportformer er luftfart allerede en førende sektor med hensyn til at udnytte fordelene ved digitaliserings-, informations- og kommunikationsteknologier og åbne data, og opfordrer sektoren til fortsat at gå forrest i denne proces, samtidig med at der sikres fair konkurrence, interoperabilitet mellem systemer, neutralitet, gennemsigtig adgang til klare og præcise oplysninger til alle brugere, som f.eks. forbrugere, der bestiller en rejse, eller virksomheder, der er involveret i luftfragttransportoperationer; ser positivt på Kommissionens forslag til et big data-projekt på luftfartsområdet og anmoder om oplysninger om dets gennemførelse;

37. henviser til de kontrolaktioner, som Kommissionen og nationale håndhævelsesinstanser i 2013 foretog af rejsewebsteder over hele Unionen; bemærker, at denne kontrolaktion afdækkede betydelige problemer med mere end to tredjedele af de kontrollerede websteder; opfordrer Kommissionen til på mere dækkende vis at rapportere om fremskridtene med at bringe rejsewebstederne i overensstemmelse med EU-retten samt om sine fremtidige planer for håndhævelse på området med hensyn til billetsalg, både online og offline; minder om, at forbrugerne altid skal have adgang til at indgive klager til erhvervsdrivende og til at anmode om tilbagebetaling; mener, at denne adgang bør gøres tilgængelig på en sådan måde, at det ikke afskrækker forbrugerne fra at udøve deres rettigheder, og at den bør tydeliggøres for forbrugerne; opfordrer Kommissionen til at arbejde tæt sammen med de nationale håndhævende myndigheder for at sikre, at de erhvervsdrivende opfylder disse krav;

38. glæder sig over den innovation og økonomiske udvikling, der kan fremmes gennem yderligere udvikling af civil anvendelse af fjernstyrede flysystemer (RPAS'er); konstaterer, at markedet for RPAS'er er i hastig vækst, og at sådanne luftfartøjer i stigende grad anvendes til private formål, i kommercielle aktiviteter og af offentlige myndigheder som led i udførelsen af deres opgaver; understreger det presserende behov for en hurtig vedtagelse af et klart, forholdsmæssigt afpasset, harmoniseret og risikobaseret regelsæt for RPAS'er med henblik på at fremme investeringer og innovation inden for sektoren og fuldt ud udnytte dets enorme potentiale og samtidig bevare de højest mulige sikkerhedsstandarder;

39. minder om, at reguleringen af luftfartsområdet bør tage hensyn til de specifikke behov for almenflyvning på et grundlag, der giver mulighed for individuel lufttransportløsninger og til sportsaktiviteter i luften;

Luftfartsstrategiens sociale dagsorden

Hjemmebase

40. anerkender, at det er nødvendigt at tydeliggøre "hjemmebase"-kriteriet, og definitionen på "hovedforretningssted", således at det sikres, at de kan anvendes ensartet og effektivt forhindre brugen af bekvemmelighedsflag og praksis for "rule-shopping"; minder om, at en af EASA's centrale ansvarsområder er at udstede både certifikater for flyveoperationer og godkendelser til tredjelandsoperatører med henblik på at garantere sikkerheden og bidrage til at forbedre arbejdsvilkårene;

Sikkerhed

41. opfordrer EASA og medlemsstaterne til fortsat at undersøge nye forretnings- og ansættelsesmodeller for at garantere luftfartssikkerheden og anmoder Kommissionen om at regulere, når det er nødvendigt; bemærker, at der bør lægges særlig vægt på bl.a. kontrakter uden fast timetal, proformaselvstændighed, pay-to-fly-ordninger og situationen for besætningsmedlemmer fra tredjelande på EU-registrerede luftfartøjer; understreger betydningen af en forordning om indberetning af episoder inden for luftfart og praksisser for åben rapporteringskultur for at styrke og forbedre sikkerhedsstandarder samt sundhed og arbejdsvilkår;

Uddannelse

42. minder om, at uddannelse af høj kvalitet bidrager til luftfartssikkerhed; understreger EASA's vigtige bidrag til etableringen af fælles uddannelse og sikkerhedsstandarder for besætningsmedlemmer, piloter og flyveledere, også gennem dets virtuelle akademi, og opfordrer medlemsstaterne til at investere i livslang almen og faglig uddannelse for alle dele af luftfartens værdikæde, idet den europæiske luftfarts succes i høj grad afhænger af faglærte arbejdere og innovation; anerkender, at det er nødvendigt at eliminere alle kompetencemangler, der måtte vise sig; understreger betydningen af partnerskaber mellem uddannelsesinstitutioner, forskningscentre og arbejdsmarkedets parter med henblik på at opdatere uddannelsesprogrammer og sikre, at de afspejler behovene på arbejdsmarkedet;

43. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at udvide tosporede uddannelsesmodeller inden for luftfart og til at udvide dem gennem internationalt samarbejde;

44. tilskynder Kommissionen til at forelægge konkrete initiativer med henblik på at beskytte arbejdstagernes rettigheder; opfordrer medlemsstaterne til at garantere alle arbejdstagere i luftfartssektoren rimelige arbejdsvilkår, herunder sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, uanset størrelse og type af det selskab, der ansætter dem, beskæftigelsesstedet eller den til grund liggende kontrakt;

45. bemærker, at alle luftfartsselskaber, der opererer i Den Europæiske Union, fuldt ud skal overholde EU's og medlemsstaternes sociale og beskæftigelsesmæssige krav; påpeger, at der er væsentlige forskelle mellem medlemsstaterne, hvad arbejdsvilkår og social sikring angår, og at virksomhederne udnytter den fri etableringsret til at sænke omkostningerne; opfordrer medlemsstaterne til at bringe denne skadelige form for konkurrence til ophør; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremsætte forslag om, hvordan det kan forhindres, at indirekte ansættelse misbruges til at omgå EU's og den nationale lovgivning om beskatning og socialsikring i luftfartssektoren; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forebygge socialt misbrug og omgåelse af arbejdsstandarderne ved at sikre beskyttelse af personer, der leverer oplysninger, lette åben indberetning og udvide samarbejdet mellem medlemsstaternes arbejdstilsyn; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre anvendelse og korrekt håndhævelse af arbejdsretten, sociallovgivningen og kollektive overenskomster over for luftfartsselskaber, der opererer i en given medlemsstat;

46. understreger, at retten til at oprette og tilslutte sig en fagforening og til at iværksætte faglige aktioner er grundlæggende rettigheder og skal respekteres i overensstemmelse med artikel 12 i Den Europæiske Unions charter for grundlæggende rettigheder; afviser ethvert forsøg på at underminere strejkeretten i luftfartssektoren; fremhæver betydningen af at have stærke og uafhængige arbejdsmarkedsparter i luftfartssektoren, en regelmæssig institutionaliseret arbejdsmarkedsdialog på alle niveauer og af, at arbejdstagerne inddrages og er repræsenteret i virksomhedsanliggender; insisterer på en korrekt høringsproces og en styrket social dialog forud for alle EU-initiativer vedrørende luftfartssektoren; glæder sig over arbejdsmarkedets parters forsøg på at forhandle en aftale på plads om arbejdsvilkår og sociale rettigheder for ansatte i den europæiske luftfartssektor; opfordrer dem til at forhandle kollektive overenskomster

inden for alle dele af sektoren i overensstemmelse med nationale love og praksisser, fordi sådanne overenskomster er et effektivt værktøj til at bekæmpe et kapløb mod bunden om sociale standarder og arbejds- og beskæftigelsesstandarder samt til at sikre anstændige lønforhold for alle arbejdstagere;

47. mener, at ingen arbejdstagere bør være i tvivl om den gældende arbejdslovgivning eller om, hvorvidt de har ret til socialsikring; henleder opmærksomheden på de særlige forhold for højmobile arbejdstagere i luftfartssektoren og efterlyser en bedre koordinering af de sociale sikringsordninger i EU; insisterer på, at vurderingen af, om der er behov for en yderligere afklaring af gældende ret og domstolskompetence med hensyn til ansættelseskontrakter for mobile arbejdstagere inden for luftfart, sker i tæt samarbejde med disse arbejdstageres repræsentanter.

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

BEGRUNDELSE

Luftfartssektoren i dag

I dag er EU's luftfartssektor en af hjørnestenene i det europæiske transportnet og en nødvendig forudsætning for menneskers og virksomheders mobilitet i og uden for EU, hvilket gør den til en af EU's største succeshistorier.

Luftfartssektoren beskæftiger direkte mellem 1,4 millioner og 2 millioner mennesker og skaber overordnet set mellem 4,8 millioner og 5,5 millioner arbejdspladser; dens bidrag til EU's BNP andrager 110 mia. EUR. Hele luftfartssektoren er ubestrideligt en stærk drivkraft for økonomisk vækst, jobskabelse og handel i EU, og multiplikatoreffekten bevirker, at hver euro i merværdi til lufttransporten tilfører den samlede økonomi en merværdi på næsten tre euro.

I de sidste 20 år har liberaliseringen af EU's indre marked for luftfartstjenester i EU bidraget til at udvikle en konkurrencedygtig europæisk industri og øget rejsemulighederne i og uden for Europa til lavere priser. I dag står luftfartssektoren imidlertid over for nye og voksende udfordringer, bl.a. øget konkurrence fra tredjelande, en forventet mangel på kapacitet inden 2035, sikkerheds- og miljøhensyn og et vedvarende behov for at udvikle nye teknologier.

Kommissionens forslag om en luftfartsstrategi for Europa

Den 7. december 2015 offentliggjorde Kommissionen i et forsøg på at tage udfordringerne i luftfartssektoren op en luftfartsstrategi for Europa. Meddelelsen indeholder forslag til, hvordan man kan sætte skub i Europas økonomi, udbygge dets industrielle grundlag og styrke dets globale førerposition inden for luftfarten. Kommissær Violeta Bulc udtalte i forbindelse med offentliggørelsen, at "*Den vil opretholde europæiske virksomheders konkurrenceevne ved hjælp af nye investerings- og forretningsmuligheder, som giver dem mulighed for at vokse på en bæredygtig måde. Det til også være en fordel for de europæiske borgere, at der er flere valgmuligheder, lavere priser og det højeste sikkerhedsniveau".* Strategien indeholder tre nøgleprioriteter med henblik på opnåelse af de forskellige mål, nemlig:

1. Udnyttelse af vækstmarkeder ved at forbedre markedsadgangen og investeringsmulighederne for EU-luftfarten i tredjelande. I dette øjemed foreslår Kommissionen en ambitiøs ekstern EU-politik på luftfartsområdet gennem forhandling af samlede luftfartsaftaler, der indeholder fair konkurrencebestemmelser, samt gennem udvidelse af bilaterale aftaler om luftfartssikkerhed for at opnå gensidig anerkendelse af standarder for sikkerhedscertificering og gennem støtte til international handel med luftfartøjer og dermed forbundet materiel.

2. Håndtering af begrænsninger for vækst både i luften og på landjorden ved at mindske de kapacitets- og effektivitetsbegrænsninger, som hindrer den europæiske luftfartssektors muligheder for at opnå bæredygtig vækst, og som fører til trafikoverbelastning, forsinkelser og øgede omkostninger, samt ved at forbedre forbindelserne.

3. Opretholdelse af høje standarder for flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed i EU ved at gå over til en risiko- og performancebaseret tilgang.

I denne forbindelse fastslog Kommissionen endvidere, at EU skulle iværksætte foranstaltninger med henblik på at styrke den sociale dagsorden, beskytte passagerernes rettigheder yderligere, overgå til en ny æra med innovation og teknologier og bidrage til høje miljøstandarder.

Ordføreren hilser med tilfredshed Kommissionens meddelelse og tilslutter sig den overordnede vurdering af den aktuelle situation. Han er også enig i de mål, der er fastsat i strategien, og forventer en rettidig gennemførelse i overensstemmelse med den vejledende handlingsplan, bl.a. et lovforslag med foranstaltninger til håndtering af illoyal praksis i international lufttransport, fortolkende retningslinjer, der forklarer de nuværende bestemmelser om public service-forpligtelser, retningslinjer om ejerskab og kontrol og en evaluering af direktiv 2009/12/EF om lufthavnsafgifter.

Ordføreren glæder sig også over initiativet til på EU-plan at forhandle om lufttransportaftaler og bilaterale luftfartssikkerhedsaftaler med tredjelande, der repræsenterer vækstmarkeder og strategiske markeder (Kina, Japan, ASEAN, Tyrkiet, Qatar, De Forenede Arabiske Emirater, Armenien, Mexico, Bahrain, Kuwait, Oman og Saudi-Arabien), og han har tillid til, at Kommissionen og Rådet i overensstemmelse med artikel 218 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fuldt ud vil inddrage og underrette Parlamentet i alle faser af forhandlingerne om internationale luftfartsaftaler.

Ordføreren mener imidlertid, at en omfattende og mere dristig europæisk luftfartsstrategi er nødvendig for at imødegå aktuelle udfordringer og foregribe fremtidige problemer.

Ordførerens tiltag

Ordføreren ser denne betænkning som en anledning til at udveksle idéer og yderligere styrke Europa-Parlamentets indsats til fordel for en omfattende luftfartsstrategi for Europa. I denne ånd besluttede han først og fremmest at fokusere på de emner, som ifølge ham var enten var blevet udeladt eller ikke var behandlet tilstrækkeligt i Kommissionens meddelelse. For at undgå dobbeltarbejde er der blot henvist til andre væsentlige retsakter, som enten er ved at gennemgå Parlamentets lovgivningsprocedure (dvs. revisionen af EASA-grundforordningen, herunder en EU-retsramme for ubemandede fly), eller holdes som gidsler i Rådet (f.eks. revisionen af forordningen om tildeling af slots, revisionen af forordningen om passagerrettigheder, omarbejdningen af forordningen om gennemførelse af det fælles europæiske luftrum).

Betænkningen indeholder nogle idéer, der er udviklet efter Transportudvalgets delegationsrejse til Canada i maj 2016, hvor delegationen mødtes med repræsentanter for ICAO, luftfartsindustrien og sikkerhedsmyndighederne. Ordføreren fandt studiebesøget særlig relevant, fordi det viste, hvordan de mest avancerede innovationer inden for luftfartssektoren kan opfylde miljø- og sikkerhedsmæssige mål.

Med henblik på udarbejdelsen af betænkningen var ordføreren, med deltagelse af skyggeordførerne, også vært for et brainstormingmøde, hvori deltog repræsentanter fra hele luftfartssektoren (se bilag): EU-institutioner, luftfartsselskaber, regioner omkring lufthavne, industrien, rejsetjenester, passagerer og ngo'er på miljøområdet. Formålet med mødet var at indhente de berørte parters synspunkter vedrørende udvikling af en forbindelsesindikator, inddragelse af luftfartssektoren i et multimodalt transportnet samt sektorens udviklingsperspektiver for de kommende tredive år. Deltagerne understregede kraftigt

behovet for en samlet koordineret og strategisk tilgang, der bygger på komplementaritet mellem alle transportformer.

Vejledende principper

Forbedring af forbindelsesmulighederne, styrkelse af konkurrenceevnen og bevarelse af et markedsstyret perspektiv er de vigtigste punkter i rapporten, der har dannet udgangspunkt for ordførerens vurdering af strategien og eventuelle nye forslag, han har fremsat.

Ifølge ordføreren kan mange af de udfordringer, som luftfartssektoren står overfor, f.eks. kapacitetsproblemer, over- og underudnyttelse af infrastruktur, forskellige luftfartstjenesteudøvere eller begrænsede investeringer imødegås ved at forbedre forbindelserne og gøre forbindelser til et redskab til udvikling af politikker.

Ordføreren erkender, at der er stor konkurrence på luftfartsmarkedet, både internt og globalt. Med hensyn til konkurrencen internt i EU glæder han sig over, at Kommissionen har til hensigt at tage fat på de aktuelle forskelligheder i national praksis (f.eks. skatter, afgifter osv.), der forhindrer det indre luftfartsmarked i at fungere ordentligt. Hvad angår den eksterne konkurrence tilslutter ordføreren sig det synspunkt, at aftaler med tredjelande kunne bidrage til at indføre en ramme for fair konkurrence. Han påpeger, at visse lande i et globalt luftfartsmarked har særlige forhold som f.eks. geografiske fordele eller en kulturel og historisk praksis, der ikke kan kompenseres for, til trods for at de forvrider konkurrencen.

For ordføreren afhænger strategiens succes desuden af dens evne til at tilvejebringe de instrumenter og rammer, der vil belønne og fremme de bedste af de innovationer, som markedet tilbyder for både passagerer og gods, f.eks. udnyttelse af fordelene ved en fuldstændig udbredelse af ikt og opnåelse af den mest effektive logistikforvaltning i hele sektoren, samt til at undlade at indføre strenge standarder. Ud fra et markedsbaseret synspunkt bør enhver offentlig eller privat finansiering overholde EU's nuværende retningslinjer for statsstøtte og konkurrencereglerne.

Forslag

I lyset af ovenstående har ordføreren stillet en række forslag, der skal bidrage til at udforme en omfattende luftfartsstrategi.

– Videreudvikling af en europæisk luftfartsmodel: Protektionisme er aldrig en løsning, og virksomheder har brug for et åbent marked for at kunne udfolde sig. Med udgangspunkt i vores europæiske aktiver, bl.a. høje sikkerhedsstandarder, geografisk beliggenhed, innovative virksomheder og sociale og miljømæssige mål har EU's luftfartssektor potentiale til at levere en enestående og konkurrencedygtig model, der kan tilpasse sig og reagere på de særlige forhold, der kendetegner konkurrenterne, med henblik på at overleve og genoprette lige konkurrencevilkår på det globale marked.

– **Transeuropæisk luftmotorvej:** Artikel 3 i forordning (EF) nr. 551/2004 om oprettelse af en europæisk øvre flyveinformationsregion, uden at det berører medlemsstaternes suverænitet, er endnu ikke blevet gennemført. En sådan europæisk øvre flyveinformationsregion ville gøre det muligt at bygge en transeuropæisk luftmotorvej for at afhjælpe den nuværende fragmentering af det europæiske luftrum og de forstyrrelser i lufttransportsystemet, der i høj grad indvirker på kontinuiteten i lufttrafikken og skader EU's

konkurrenceevne. For at opfylde målene i EU's luftfartsstrategi bør dette koncept derfor snarest føres ud i virkeligheden.

– **Udvikling af et forbindelsesindeks:** Et forbindelsesindeks bør sigte på at afspejle den faktiske merværdi af en bestemt rute. Denne indikator bør ikke kun tage hensyn til de sædvanlige kriterier som forbindelsernes antal, hyppighed og kvalitet, men bør også medtage kriterier som tid, øget netværksintegration, prisoverkommelighed og miljøomkostninger. Indekset bør tage fuldt hensyn til komplementariteten mellem samtlige transportformer, således at det også kan bidrage til at finde flere intermodale og omkostningseffektive løsninger. Et forbindelsesindeks vil støtte den strategiske planlægning og investeringerne i luftfartssektoren ved at adskille økonomisk levedygtige projekter fra urentable projekter for f.eks. at fremme en udbytterig specialisering af lufthavne og undgå spøgelseslufthavne. Dette indeks kunne udvikles på grundlag af eksisterende indekser og det forberedende arbejde, der allerede udføres af Eurocontrol og observationsorganet for lufthavne.

– Fremme af multimodalitet: Under henvisning til behovet for en stadig mere effektiv eksisterende infrastruktur og for rationalisering af investeringer er det indlysende, at fordelene ved komplementaritet mellem samtlige transportformer ikke udnyttes i tilstrækkelig grad. Derfor haster det at udfolde potentialet af multimodale løsninger, som fuldt ud inddrager luftfartssektoren. TEN-T-korridorerne nyder godt af hensigtsmæssige rammer og finansiering og har potentiale til at være genstand for pilotprojekter i dette perspektiv. Med henblik herpå bør gennemførelsen af dette mål prioriteres højere. Der er efterspørgsel efter multimodale løsninger, og den vil blive imødekommet, hvis den lovgivningsmæssige ramme giver tilstrækkelig retssikkerhed, hvilket forudsætter, at der findes en løsning på spørgsmålet om ansvar og passagerrettigheder, men også, at kontinuiteten i tjenesteydelser for passagerer under multimodale rejser, f.eks. transport af bagage og sikkerhedsprocedurer, undersøges. Multimodalitet kræver også sikring af åbne data.

– Skabelse af et gunstigt miljø for intelligente investeringer: Luftfartssektoren er teknologidreven, men kræver samtidig på længere sigt betydelige investeringer og tung infrastruktur. For at maksimere udnyttelsen af denne infrastruktur og rentabiliteten af disse investeringer skal de passes ind i en langsigtet strategisk vision for sektoren. Støtte til innovation i luftfartssektoren bør mobilisere industrien. De politiske beslutningstagere bør bidrage yderligere til at gøre hele luftfartsværdikæden til en strategisk sektor for både offentlige og private investeringer gennem etablering af langsigtede mål og give incitamenter til intelligente initiativer, f.eks. reduktion af CO_2-emissioner og støj fra lufthavne, opnåelse af multimodalitet og forbedring af sikkerhedsprocedurer. I denne henseende kunne EFSI være et passende instrument til at fremme sådanne markedsbaserede projekter.

– Virkeliggørelse af miljøpolitiske mål: Under henvisning til EU's forpligtelse til at overholde internationale miljømål, den nylige meddelelse fra Kommissionen om "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" og pakken om cirkulær økonomi er de overordnede rammer gunstige for en reduktion af CO_2-emissionerne fra transportsektoren. Der lægges med rette stor vægt på reduktion af CO_2-emissioner fra reelle transportaktiviteter og støtte til innovative løsninger med sigte på bl.a. at udvikle alternative brændstoffer og lettere fly, alt sammen bestræbelser, som bør opretholdes. Der bør rettes tilsvarende opmærksomhed mod den generelle virksomhed i lufthavne, hvor miljøvenlige praksisser kan fremmes og opmuntres, f.eks. ved at skelne mellem og mærke "grønne lufthavne" og “green way-to-airports” (grønne ruter til lufthavne) og ved at anvende den mest effektive

logistikstyring.

– **Forbedring af sikkerheden:** På trods af, at sikkerhedsanliggender allerede har været genstand for betydelige investeringer og har medført store omkostninger, har de seneste måneder vist, at sikkerhed fortsat skal stå højt på EU's dagsorden, og at der er et presserende behov for yderligere forbedringer både i luften og på landjorden. I den forbindelse er medlemsstaternes forpligtelse til systematisk at udveksle efterretningsoplysninger samt overgangen til et mere efterretningsbaseret og reaktivt sikkerhedssystem af afgørende betydning. Imidlertid vil en særlig indsats være nødvendig for ikke at overbebyrde flypassagererne, hvilket være skadeligt for sektoren. Udvikling af innovative sikkerhedsrelaterede løsninger bør i denne henseende fremmes for både passagerer og fragt. Med udgangspunkt i det allerede eksisterende one-stop-security-koncept bør Kommissionen undersøge muligheden for at udvikle et europæisk system for forudgående kontrol, inspireret af det amerikanske "TSA precheck", der gør det muligt for rejsende fra EU frivilligt at lade sig forhåndsregistrere og komme hurtigere og lettere gennem sikkerhedskontrollen i lufthavnen.

BILAG

29 June 2016

Brainstorming Session

"***Aviation Strategy: what is missing***"

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

Note: Session only in EN, no interpretation available.

14.00 – 14.10 **Introductory remarks by EP Rapporteur Pavel Telička**

14.10 – 14.55 **Connectivity**

Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?

How do you assess connectivity? What is the difficulty in trying to improve connectivity? How would you ensure/ improve it? What drives the strategy to open a certain route and not another? What are the incentives to build / develop airports and / or another line? Based on previous experience, how would you identify ghost airports? What distinguishes them from a "necessary" airport? Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?

Round table discussions

14.55 – 15.35 **Intermodality**

Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?

What is the experience today as concerns transfers to airports? What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ? What would be the difficulties / solutions to develop an 'intermodal fast lane'? What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network? How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?

Round table discussions

15.35 – 16.15 **Aviation 2050**

Question: How should the aviation sector look in 2050?

How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements? How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments? How should connectivity in an ICT world look like in 2050? How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?

Round table discussions

16.15 - 16.45 **Aviation Strategy: what is still missing?**

Looking into concrete proposals.

Round table discussions

16.45 - 17.00 Conclusion

29 June 2016

Brainstorming Session

"***Aviation Strategy: what is missing***"

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

LIST OF PARTICIPANTS

First name	Last name	Organisation
Olivier	Jankovec	ACI-Europe
Markus	Broich	Airbus Group
Guillaume	Xavier-Bender	Airlines 4 Europe
Niamh	McCourt	Airlines for America
Léa	Bodossian	Airport Regions Conference
Alexandra	Covrig	Airport Regions Conference
Juan-Jesus	Garcia	Amadeus
Petr	Votoupal	Committee of Regions
Nathalie	Vande Velde	DG MOVE E3
Luc	Tytgat	EASA
Philip	von Schöppenthau	Eurocockpit
Stefania	Gazzina	Eurocontrol
John	Hanlon	European Low Fare Airlines Association (ELFAA)
Stijn	Lewyllie	European Passengers' Federation
Leonardo	Massetti	European Regions Airline Association (ERA)
Rupert	Hornig	German Airport Association (ADV)
Clemens	Brandt	German Airport Association (ADV)
Philippe	Morin	International Air Transport Association
Bill	Hemmings	Transport&Environment
Andrew	Murphy	Transport&Environment
Luka	De Bruyckere	Transport&Environment

Follow up to the

Brainstorming Session
on
"***Aviation Strategy: what is missing***"
hold on 29 June 2016

Organisation / Contact:

QUESTIONNAIRE :

Connectivity ***Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?***

How do you assess connectivity?
What is the difficulty in trying to improve connectivity?
How would you ensure/ improve it?
What drives the strategy to open a certain route and not another?
What are the incentives to build / develop airports and / or another line?
Based on previous experience, how would you identify ghost airports?
What distinguishes them from a "necessary" airport?
Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?

Intermodality ***Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?***

What is the experience today as concerns transfers to airports?
What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ?
What would be the difficulties / solutions to develop an 'intermodal fast lane'?
What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network?
How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?

Aviation 2050 ***Question: How should the aviation sector look in 2050?***

How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements?
How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments?
How should connectivity in an ICT world look like in 2050?
How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?
Role of the aviation industry?

Aviation Strategy **What is still missing and what is essential**

Looking into concrete proposals.
Number 3 to 5 elements without which the Aviation Strategy will not fly.

Deadline: In order for your contribution/ideas to be potentially reflected in the report, thank you for submitting your replies to the questionnaire by next **Tuesday 5 July 2016**.

14.10.2016

UDTALELSE FRA UDVALGET OM BESKÆFTIGELSE OG SOCIALE ANLIGGENDER (*)

til Transport- og Turismeudvalget

om en luftfartsstrategi for Europa
(2016/2062(INI))

Ordfører for udtalelse: Ole Christensen

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

FORSLAG

Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

A. der henviser til, at luftfart, lufthavne og fremstillingsindustrien tegner sig for 4,7 millioner arbejdspladser i EU, direkte (1,9 millioner) og indirekte (2,8 millioner); der henviser til, at 917 000 arbejdspladser andre steder i den globale økonomi understøttes af den europæiske luftfartsindustri; der henviser til, at selv om markedet for luftfart i EU har oplevet kraftig vækst i perioden 2000-2013 med en forøgelse af passagertrafikken på 47 %, har antallet af arbejdspladser inden for luftfarten været stabilt eller er endda faldet i nogle undersektorer,;

B. der henviser til, at luftfartssektoren i EU står over for voldsom og illoyal konkurrence såsom ulovlig statsstøtte og manglende overholdelse af internationale arbejdsstandarder i luftfartsselskaber med hjemsted i tredjelande; der henviser til, at denne illoyale konkurrence sætter de europæiske luftfartsselskaber under pres og dermed skaber tab af arbejdspladser i Europa; der henviser til, at internationale arbejdsstandarder og sunde konkurrenceprincipper skal respekteres for at sikre lige vilkår;

C. der henviser til, at der er opstået nye forretnings- og beskæftigelsesmodeller på grund af øget internationalisering, liberalisering og global konkurrence;

D. der henviser til, at lufttrafikken i Europa ifølge Eurocontrol sandsynligvis vil være 50% større i 2035 end i 2012;

E. der henviser til, at nylige undersøgelser foretaget af ILO tyder på en forringelse af arbejdsvilkårene i luftfartssektoren; der henviser til, at større diversificering i ansættelsesformer kan være et middel til at opnå større fleksibilitet, men at det også kan

misbruges til "regelshopping" for at undgå betaling af socialsikringsbidrag; der henviser til, at atypisk ansættelse i nogle tilfælde kan få negative konsekvenser for sociale rettigheder og arbejdstagerrettigheder, sikkerhed, konkurrence, løn, sundhed og sikkerhed samt kvalitetsstandarder; der henviser til, at nogle luftfartsselskaber tilbyder pilotaspiranter en stilling på meget dårlige vilkår, og at nogle endda benytter pay-to-fly-ordninger, hvor piloten faktisk betaler luftfartsselskabet for at flyve indtægtsskabende flyvninger;

F. der henviser til, at 94 % af forsinkelserne i nogle luftrum skyldes manglende kapacitet i kontrolcentralerne (ACC);

G. der henviser til, at mindst én ud af seks piloter, der blev adspurgt i en undersøgelse, som blev gennemført af universitetet i Ghent[1], arbejdede under af atypiske ansættelsesforhold, f.eks. ansættelse via et vikarbureau, arbejde som selvstændig eller ansættelse på kontrakt uden fast timetal og uden nogen garanteret mindstebetaling; der henviser til, at lavprisselskaberne er langt de største brugere af atypiske ansættelsesforhold;

H. der henviser til, at luftfartens mobile og transnationale karakter gør det vanskeligt at opdage socialt misbrug og omgåelse af arbejdsstandarder, og der mener, at det er umuligt at løse problemerne alene på nationalt plan;

I. der henviser til, at arbejdsmarkedets parter i Europa i deres fælles erklæring mod EU-baserede bekvemmelighedsflag inden for luftfart har opfordret de europæiske beslutningstagere til en hurtig indsats for at forebygge udbredelsen af EU-baserede bekvemmelighedsflag i luftfart eller import af ikke-EU-bekvemmelighedsflag i sektoren;

1. hilser med tilfredshed Kommissionens meddelelse om "En luftfartsstrategi for Europa"; understreger, at der må gøres en større indsats for at styrke den sociale dagsorden og opretholde arbejdspladser af høj kvalitet i luftfartssektoren samt for styrke konkurrenceevnen i den europæiske luftfartssektor; mener, at det er af afgørende betydning at sikre lige konkurrencevilkår i denne sektor; tilskynder Kommissionen til at forelægge konkrete initiativer med henblik på at forhindre illoyal konkurrence og beskytte arbejdstagernes rettigheder;

2. påpeger, at der er væsentlige forskelle mellem medlemsstaterne, hvad arbejdsvilkår og social sikring angår, og at virksomhederne udnytter den fri etableringsret til at sænke omkostningerne; opfordrer medlemsstaterne til at bringe denne skadelige form for konkurrence til ophør;

3. fremhæver betydningen af at have stærke og uafhængige arbejdsmarkedsparter i luftfartssektoren, en regelmæssig institutionaliseret arbejdsmarkedsdialog på alle niveauer og af, at arbejdstagerne inddrages og er repræsenteret i virksomhedsanliggender; insisterer på en korrekt høringsproces og en styrket social dialog forud for alle EU-initiativer vedrørende luftfartssektoren;

4. understreger, at retten til at oprette og tilslutte sig en fagforening og til at iværksætte faglige aktioner er grundlæggende rettigheder og skal respekteres i overensstemmelse med

[1] Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke & J. De Coninck, "Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector", Den Europæiske Sociale Dialog, Europa-Kommissionen, 2015.

artikel 12 i Den Europæiske Unions charter for grundlæggende rettigheder; afviser ethvert forsøg på at underminere strejkeretten i luftfartssektoren;

5. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til nøje og kontinuerligt at overvåge tendenserne i ansættelsesvilkårene i den europæiske civile luftfart og til om nødvendigt at regulere nye forretnings- og ansættelsesmodeller; foreslår, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) kunne kontrollere nye forretnings- og ansættelsesmodeller for at sikre luftfartssikkerheden; insisterer på, at EASA inddrager arbejdsmarkedets parter i en sådan opgave;

6. understreger, at proformaselvstændighed i luftfartssektoren har betydelige negative konsekvenser med hensyn til luftfartssikkerheden, arbejdstagernes socialsikring samt for en loyal konkurrence på markedet; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at øge bestræbelserne på at bekæmpe proformaselvstændighed i luftfartsektoren; tilskynder medlemsstaterne til om nødvendigt at sørge for en klar skelnen mellem ansatte og selvstændige, i samarbejde med arbejdsmarkedets parter;

7. glæder sig over arbejdsmarkedets parters forsøg på at forhandle en aftale på plads om arbejdsvilkår og sociale rettigheder for ansatte i den europæiske luftfartssektor; opfordrer dem til at forhandle kollektive overenskomster inden for alle dele af luftfartssektoren i overensstemmelse med nationale love og praksisser, fordi de kollektive overenskomster er et effektivt værktøj til at bekæmpe et kapløb mod bunden om sociale standarder og arbejds- og beskæftigelsesstandarder samt til at sikre anstændige lønforhold for alle arbejdstagere;

8. understreger, at der ikke er behov for nogen yderligere liberalisering af groundhandlingydelser i lufthavne; understreger, at det er nødvendigt at sikre bedre arbejdsvilkår, højere niveauer for kvalifikationer og sikkerhed og ydelser af bedre kvalitet i groundhandlingsektoren; opfordrer til afklaring af begrebet ″økonomisk enhed″ med henblik på at udvide fordelene ved direktiv 2001/23/EF til at omfatte groundhandlingmedarbejdere i forbindelse med udbudsrunder eller delvist tab af aktiviteter;

9. advarer om, at der har været en række eksempler på illoyal konkurrence inden for luftfartssektoren; minder om, at illoyal konkurrence kan bidrage til forringelsen af arbejdsvilkårene; opfordrer de ansvarlige myndigheder til at pålægge passende sanktioner for ethvert tilfælde af misbrug i denne forbindelse;

10. mener, at de usikre arbejdsvilkår, som er særligt udbredte blandt unge piloter og besætningsmedlemmer, er en sikkerhedsrisiko; insisterer på, at direkte ansættelse fortsat skal være standardmodellen for ansættelse i luftfartssektoren; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre anstændige ansættelses- og arbejdsvilkår;

11. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremsætte forslag om, hvordan det kan forhindres, at indirekte ansættelse misbruges til at omgå EU's og den nationale lovgivning om beskatning og socialsikring i luftfartssektoren;

12. bemærker, at alle luftfartsselskaber, der opererer i Den Europæiske Union, fuldt ud skal overholde EU's og medlemsstaternes sociale og beskæftigelsesmæssige krav;

13. opfordrer Kommissionen til at træffe foranstaltninger til at sikre arbejdsforhold, der forhindrer situationer med nedsat sikkerhed som følge af overdreven træthed hos arbejdstagere, især piloter;

14. opfordrer Kommissionen til på et grundlag af respekt for hinandens kompetencer at forelægge lovgivningsmæssige initiativer til at forhindre bekvemmelighedsflag, "regelshopping" og illoyal konkurrence i luftfartssektoren, også med hensyn til ansættelse uden et fast timetal eller pay-to-fly-ordninger inden for den kommercielle luftfart i Europa med henblik på at garantere retfærdige ansættelses- og arbejdsvilkår;

15. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre anvendelse og korrekt håndhævelse af arbejdsretten, sociallovgivningen og kollektive overenskomster over for luftfartsselskaber, der opererer i en given medlemsstat;

16. opfordrer Kommissionen til at sikre korrekt anvendelse af forordning (EF) Nr. 1008/2008 og til at evaluere, hvorvidt det er nødvendigt at revidere denne forordning for at forbedre kriterierne vedrørende "hovedsæde";

17. efterlyser en præcisering og en konsekvent anvendelse af "hjemmebase"-kriteriet for at sikre, at dette kriterium dikterer, hvilke social-, ansættelses- og skatteretlige bestemmelser der finder anvendelse på alle flyvninger, som gennemføres af operatører med et EU-luftfartscertifikat (AOC), både på det indre marked og i internationale operationer; mener, at ingen arbejdstagere bør være i tvivl om den gældende arbejdslovgivning eller om, hvorvidt de har ret til socialsikring; henleder opmærksomheden på de særlige forhold for højmobile arbejdstagere i luftfartssektoren og efterlyser en bedre koordinering af de sociale sikringsordninger i EU;

18. kræver, at alt flypersonale fra tredjelande fuldt ud opfylder EU's/EASA's krav til licenser for at få lov til at flyve EU-registrerede fly; understreger, at det er nødvendigt at forebygge og slå ned på social dumping og enhver form for udnyttelse af arbejdstagere eller ulovlig anvendelse af arbejdskraft fra tredjelande ombord på fly, der er registreret i EU, med henblik på at sikre retfærdige arbejdsvilkår og et højt sikkerhedsniveau; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til at udvide anvendelsen af direktivet om en kombineret tilladelse (2011/98/EU) til mobile arbejdstagere inden for civil luftfart; minder om, at besætningsmedlemmer fra tredjelande har samme rettigheder, for så vidt angår arbejdsmiljøregler og arbejdsvilkår som EU-baserede besætningsmedlemmer;

19. fastholder, at aftaler om EU's eksterne luftfartspolitik skal omfatte overholdelse af menneskerettighederne og de grundlæggende ILO-konventioner samt effektive håndhævelsesmetoder, herunder nægtelse eller inddragelse af landingsrettigheder; opfordrer Kommissionen til at sikre, at forhandlinger med tredjelande ikke fører til luftfartsaftaler, der underminerer arbejdstagerbeskyttelsen eller de sociale standarder i Europa;

20. understreger, at det ved håndhævelse af forordningen om ″rapportering af hændelser inden for luftfart″ er afgørende regelmæssigt at indberette hændelser om træthed hos besætningen eller forurenet luft i cockpittet med henblik på at forbedre standarderne for besætningens sundhed og det flyvende personales og passagerernes sikkerhed;

21. gentager, at enhver luftfartsaftale skal omfatte overholdelse af menneskerettighederne og

de grundlæggende frihedsrettigheder i den europæiske socialpagt og Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder;

22. beklager, at krav til luftfartsselskaber fra tredjelande, der flyver til eller fra lufthavne i EU, i dag ikke kan håndhæves eller endda slet ikke findes; insisterer på, at problemer med illoyal konkurrence fra luftfartsselskaber fra tredjelande, på grund af f.eks. direkte og indirekte statsstøtte, tilskud eller udnyttelse af arbejdstagere, skal løses effektivt, og at de eksisterende redskaber til at bekæmpe illoyal konkurrence skal evalueres grundigt og om nødvendigt opdateres; er overbevist om, at så længe der ikke medtages klausuler om fair konkurrence, herunder overholdelse af arbejdstageres rettigheder, i lufttransportaftaler med tredjelande, bør disses ret til at flyve i EU begrænses;

23. opfordrer medlemsstaterne til at investere i livslang uddannelse og efteruddannelse inden for alle led i luftfartssektorens værditilvækstkæde, fordi europæisk luftfarts succes i høj grad afhænger af kvalificerede arbejdstagere og innovation; anerkender, at det er nødvendigt at eliminere alle kompetencemangler, der måtte vise sig; understreger betydningen af partnerskaber mellem uddannelsesinstitutioner, forskningscentre og arbejdsmarkedets parter med henblik på at opdatere uddannelsesprogrammer og sikre, at de afspejler behovene på arbejdsmarkedet; anbefaler, at der indføjes teoretiske og praktiske komponenter og praktikantophold i uddannelsesprogrammerne, og at den seneste teknologiske udvikling såsom droner vies særlig opmærksomhed;

24. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre tilstrækkelig offentlig og privat investering i forskning og udvikling i luftfartssektoren; fremhæver i denne forbindelse, at fremstillingsindustri og tjenesteydelser spiller en stor rolle igennem hele luftfartens værdikæde og er af stor betydning for beskæftigelse og vækst; er overbevist om, at deres rolle i højere grad skal tilgodeses i luftfartsstrategien;

25. understreger, at det europæiske flyvecertifikat bør sikre et højt sikkerhedsniveau, eftersom det er til gavn for alle besætningsmedlemmer og passagerer; bemærker, at ansættelse af piloter, der ikke har det europæiske flyvecertifikat, kan føre til en generel forringelse af piloternes lønninger;

26. mener, at et netværk af uddannelsesinstitutter på luftfartsområdet inden for rammerne af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) virtuelle akademi vil bidrage til at fastlægge fælles uddannelses- og sikkerhedsstandarder;

27. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at oprette en certificeringsordning for uddannelsescentre, der tilbyder uddannelse til kabinepersonale, for at styrke sikkerheden;

28. anbefaler, at der fastlægges fælles kompetencestandarder for flysikkerhedsinspektører;

29. minder Kommissionen om, at liberaliseringsprocessen for det fælles europæiske luftrum (SES) og navnlig præstationsordningen for luftfartstjenesteudøvere ikke må forværre arbejdsvilkårene for det højt kvalificerede operative personale eller føre til færre investeringer i ny teknologi og uddannelse af nye medarbejdere; opfordrer Kommissionen til at overveje, hvordan en sådan udvikling kan undgås, da den ikke bidrager til at nå målet om en bedre, mere effektiv og mere produktiv luftfartstjeneste i Europa;

30. opfordrer medlemsstaterne til at garantere alle arbejdstagere i luftfartssektoren rimelige

arbejdsvilkår, herunder sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, uanset størrelse og type af det selskab, der ansætter dem, beskæftigelsesstedet eller den til grund liggende kontrakt; understreger, at dette omfatter beskyttelse mod eksponering for partikulær luftforurening i lufthavne; understreger, at der er behov for gennemsigtige regler om sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen i luftfartssektoren, således at alle fly med AOC-driftstilladelse fra EU bliver genstand for regelmæssig kontrol inden for rammerne af den nationale kompetence;

31. understreger behovet for regelmæssigt at kontrollere det flyvende personales psykiske ligevægt med henblik på at sikre deres sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen; erindrer om betydningen af hviletid for det flyvende personale for at sikre det højst mulige sikkerhedsniveau i deres arbejdstid;

32. insisterer på, at vurderingen af, om der er behov for en yderligere afklaring af gældende ret og domstolskompetence med hensyn til ansættelseskontrakter for mobile arbejdstagere inden for luftfart, sker i tæt samarbejde med disse arbejdstageres repræsentanter.

33. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forebygge socialt misbrug og omgåelse af arbejdsstandarderne ved at sikre beskyttelse af personer, der leverer oplysninger, lette åben indberetning og udvide samarbejdet mellem medlemsstaternes arbejdstilsyn;

34. opfordrer de kompetente myndigheder til at forbedre den nuværende situation vedrørende kontrolcentralerne (ACC) ved f.eks. at udvide personalet og forbedre arbejdsvilkårene med henblik på at håndtere den planlagte forøgelse af lufttrafikken og reducere antallet af forsinkelser og overbelastningen af EU's luftrum;

35. opfordrer indtrængende Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre bedre gennemførelse og håndhævelse af eksisterende EU-lovgivning i luftfartssektoren.

RESULTAT AF ENDELIG AFSTEMNING
I RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	12.10.2016
Resultat af den endelige afstemning	+: 46 –: 6 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Laura Agea, Guillaume Balas, Brando Benifei, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, Joëlle Mélin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Terry Reintke, Anne Sander, Sven Schulze, Siôn Simon, Jutta Steinruck, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Georges Bach, Deirdre Clune, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Raymond Finch

18.7.2016

UDTALELSE FRA UDVALGET OM DET INDRE MARKED OG FORBRUGERBESKYTTELSE

til Transport- og Turismeudvalget

om en luftfartsstrategi for Europa
(2016/2062(INI))

Ordfører for udtalelse: Anneleen Van Bossuyt

FORSLAG

Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. glæder sig over, at et særligt forbrugerafsnit er blevet indføjet i Kommissionens strategi for luftfart; bemærker, at mange af de gældende rettigheder for forbrugere, der bestiller rejser, stadig er baseret på en horisontal forbrugerbeskyttelseslovgivning; mener derfor, at "sundhedstjekket" af den gældende forbrugerlovgivning bør tage højde for dette;

2. anerkender betydningen af luftfartssektoren som drivkraft for vækst, beskæftigelse og nye forretningsmuligheder for den europæiske økonomi og den afgørende rolle, som denne sektor spiller for varers, personers og tjenesteydelsers mobilitet på det indre marked;

3. anerkender luftfartssektorens betydning for den europæiske luftfartsindustri, som er førende i verden inden for fremstilling af civile fly og beskæftiger over 500 000 mennesker på EU-plan;

4. anerkender fordelene ved liberaliseringen af luftfartssektoren i EU og oprettelsen af det indre marked for passagerflyvninger;

5. beklager fragmenteringen af Den Europæiske Unions luftrum, som i henhold til Kommissionens skøn koster 5 mia. EUR, og som navnlig skaber forsinkelser for passagererne;

6. beklager, at der stadig ikke er opnået enighed i Rådet om forordningen om passagerrettigheder (revision af forordning (EF) nr. 261/2004), om hvilken Parlamentet afgav betænkning i april 2014; glæder sig over Kommissionens afgørelse om at gøre brug

af fortolkende retningslinjer til de nuværende regler, men mener, at det er nødvendigt at vedtage den reviderede forordning 261/2004 for at skabe retssikkerhed for forbrugerne og luftfartsindustrien og fjerne smuthuller i den nuværende lovgivning; understreger, at styrkede forbrugerrettigheder bør være et af hovedmålene for luftfartsstrategien og for enhver reform af luftfartsreglerne;

7. henviser til de kontrolaktioner, som Kommissionen og nationale håndhævelsesinstanser i 2013 foretog af rejsewebsteder over hele Unionen; bemærker, at disse kontrolaktioner for mere end to tredjedele af de kontrollerede websteders vedkommende afdækkede betydelige problemer, f.eks. at de obligatoriske kontaktoplysninger manglede, at det ikke var oplyst, hvordan der kunne indgives en klage, usikkerhed med hensyn til, om klagen var blevet modtaget, eller at den forblev ubesvaret, at tillæg som f.eks. gebyrer for bagage og forsikring eller aflysningspolitikker eller ændrede reservationspolitikker ikke var angivet som en tilvalgsmulighed, og at den samlede pris ikke var angivet fra begyndelsen;

8. opfordrer derfor Kommissionen til yderligere at undersøge udviklingen inden for det digitale rejsemarked med henblik på at indkredse politikmuligheder, der kan sikre lige konkurrencebetingelser for rejseselskaber og beskytte forbrugerne ved at skabe gennemsigtighed og neutralitet, når de leder efter, planlægger og reserverer rejseprodukter og -tjenesteydelser;

9. erkender, at der er sket fremskridt som følge af kontrolaktionen, idet 191 websteder var opdateret efter 12 måneder, og der er iværksat procedurer for andre websteders vedkommende;

10. påpeger, at den offentlige høring, der blev gennemført forud for luftfartsstrategien, viser, at forbrugerne stadig møder problemer, når de bestiller flybilletter eller checker ind online; opfordrer Kommissionen til på mere dækkende vis at rapportere om fremskridtene med at bringe rejsewebstederne i overensstemmelse med EU-retten samt om sine fremtidige planer for håndhævelse på området med hensyn til billetsalg, både online og offline;

11. opfordrer Kommissionen til at intensivere sine kontroller af luftfartsselskaberne i almindelighed og lavprisselskaberne i særdeleshed for at sikre, at de overholder EU-lovgivningen om passagerrettigheder og luftfartssikkerhed;

12. understreger, at det er vigtigt at sikre, at rejsewebsteder og rejseapplikationer respekterer EU-retten, særlig EU-retten om forbrugerrettigheder, da bestillinger af rejser og ferieophold i 2015 tegnede sig for 52 % af samtlige indkøb på nettet, og forbrugernes tillid til sektoren og øgede tiltro til onlinemiljøet har afgørende betydning for SMV'ers udvikling i turistbranchen; er af den opfattelse, at de forbrugere, der bruger webstederne, skal informeres korrekt og ikke vildledes, og at selskaberne skal tage de fornødne skridt til at beskytte forbrugere og værter, for så vidt angår sikkerhed;

13. påpeger, at det, såvel online som offline, er vigtigt at beskytte og håndhæve kundernes rettigheder, når de bestiller rejser eller er på rejser, herunder for personer med handicap eller med nedsat mobilitet, hvad angår tilgængelighed, bistand og adgang til information;

14. glæder sig over den endelige aftale om og vedtagelse af pakkerejsedirektivet; mener, at de nye bestemmelser vil indebære betydelige fordele for forbrugere, der ønsker at købe rejser

og tilhørende tjenester på denne måde.

15. gentager sit tilsagn om at højne standarderne for luftfarts- og lufthavnssikkerhed; glæder sig over overvejelserne vedrørende en fælles sikkerhedskontrol ("one-stop security"-tilgang) og Kommissionen hensigt om at fremme vedtagelsen af denne fremgangsmåde over for centrale handelspartnere; støtter desuden Kommissionens hensigt om at opretholde disse høje sikkerhedsstandarder og samtidig lette belastningen i forbindelse med sikkerhedskontrollen ved hjælp af anvendelse af ny teknologi;

16. glæder sig over den betydelige forøgelse af forbindelsesmulighederne mellem lufthavnene i EU i løbet af de seneste 10 år; beklager, at nogle regioner stadig er dårligt dækket i trafikmæssig henseende, og at forbrugere i byer, regioner og lande med færre forbindelsesmuligheder derfor er konkurrencemæssig dårligt stillet i forhold til dem, der er forbundet via store trafikknudepunkter; mener, at der i forbindelse med luftfartsstrategien bør rettes særlig opmærksomhed mod regioner med færre forbindelsesmuligheder og mindre lufthavne, særlig i regionerne i den yderste periferi og tyndt befolkede områder, og at der bør tages behørigt hensyn til Revisionsrettens konklusioner på dette område[1]; understreger, at det er nødvendigt at revidere direktivet om lufthavnsafgifter, og opfordrer indtrængende Kommissionen til at vurdere de nuværende lufthavnsafgifters negative indvirkning;

17. opfordrer Kommissionen til at vurdere rimeligheden af praksis, der stiller forbrugerne over for store gebyrer for bagage eller billetudstedelse, hvis disse ydelser ikke var bestilt af forbrugerne forud for check-in eller ankomst til afgangsgaten;

18. glæder sig over, at Kommissionen ønsker at styrke Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA's) reguleringsmæssige ansvar; understreger, at sikkerhedshensyn skal stå i centrum for enhver indsats til forbedring af resultaterne og effektiviteten af det fælles europæiske luftfartsmarked for at sikre fortsat tillid hos forbrugerne og EU's luftfartssektors konkurrenceevne på globalt plan; understreger behovet for effektive, forholdsmæssige og afskrækkende sanktioner for at sikre en kultur for efterlevelse af reglerne og høje sikkerhedsstandarder i hele EU's luftfartssektor;

19. minder om, at forbrugerne altid skal have adgang til at indgive klager til erhvervsdrivende og til at anmode om tilbagebetaling; mener, at denne adgang bør gøres tilgængelig på en sådan måde, at det ikke afskrækker forbrugerne fra at udøve deres rettigheder, og at den bør tydeliggøres for forbrugerne; opfordrer Kommissionen til at arbejde tæt sammen med de nationale håndhævende myndigheder for at sikre, at de erhvervsdrivende opfylder disse krav;

20. anerkender potentialet i den hastigt voksende anvendelse af droner, men fremhæver, at passagerernes sikkerhed er en prioritet, og opfordrer derfor indtrængende Kommissionen til at indføre en passende ramme for en sikker anvendelse af droner i EU;

21. anmoder Kommissionen om at levere yderligere oplysninger om de foranstaltninger, den agter at træffe i forbindelse med websteder, som viser prissammenligninger inden for luftfarten, da sådanne websteder kan skade forbrugerne, hvis oplysningerne præsenteres på en uretfærdig måde, således at der gives præferencebehandling i henhold til

[1] "EU-finansierede lufthavnsinfrastrukturer giver ikke valuta for pengene", Revisionsretten (21/2014).

kommercielle aftaler;

22. fremhæver behovet for, at flyselskaber og andre, der sælger flyrejser, gør opmærksom på det europæiske nødopkaldsnummer 112 på deres websteder og e-billetter;

23. fremhæver betydningen af at opretholde høje standarder og en koordineret tilgang mellem medlemsstaterne på områder med relation til luftfartssektoren som f.eks. turisme, beskæftigelse, forbrugerpolitik og miljø, herunder for så vidt angår støjreduktion og luftkvalitet.

RESULTAT AF ENDELIG AFSTEMNING
cI RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	14.7.2016
Resultat af den endelige afstemning	+: 31 –: 0 0: 2
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Vicky Ford, Ildikó Gáll-Pelcz, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Sergio Gutiérrez Prieto, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Jiří Maštálka, Eva Paunova, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Richard Sulík, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Jan Philipp Albrecht, Pascal Arimont, Kaja Kallas, Julia Reda, Ulrike Trebesius, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Gesine Meissner, Lieve Wierinck

29.9.2016

UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED

til Transport- og Turismeudvalget

om en luftfartsstrategi for Europa
(2016/2062(INI))

Ordfører for udtalelse: Tibor Szanyi

FORSLAG

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. glæder sig over, at Kommissionens forslag til en luftfartsstrategi fremhæver luftfartssektorens betragtelige bidrag til EU i form af både økonomiske, sociale og teknologiske fordele samt med hensyn til forbindelser; understreger, at Europa bør spille en førende rolle inden for den internationale luftfart og være en referencemodel for bæredygtig luftfart på verdensplan, at der er behov for yderligere ambitiøse skridt hvad angår bæredygtighed, og at disse bør tage hensyn til miljø-, klima-, sundheds- og beskæftigelsesspørgsmål med henblik på at kombinere økologi med økonomi, miljø med finanser og en langsigtet vision med kortsigtede politiske interesser;

2. bemærker, at en bæredygtig udvikling af sektoren er afgørende for at undgå forværrede miljømæssige indvirkninger såsom klimaændringer, nedbrydning af ozonlaget, luftforurening og støj; bemærker, at fly, der sælges på verdensmarkedet, skal være underlagt globale miljømæssige minimumsstandarder, skønt moderne fly udleder færre emissioner end dem, der blev benyttet for 30 år siden; glæder sig i denne forbindelse over Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) internationale standard for støj, som fra 2017 gælder for alle typer af store fly;

3. finder det bekymrende, at CO_2-emissionerne fra den internationale luftfart forventes at blive syv gange højere i 2050, end de var i 1990, til trods for forbedret forbrændingseffektivitet og de tiltag, der allerede er gjort for at opnå kulstofneutral vækst fra 2020, såsom effektivitetsforbedringer, udvikling af alternative brændstofformer og lettere fly; glæder sig over alle teknologiske bestræbelser, som gøres inden for forskning og udvikling, såsom de supplerende standarder for flys CO_2-udledning og flymotorers partikelemissioner;

4. understreger vigtigheden af at sikre en række ratificeringer, som er nødvendige for, at Parisaftalen kan træde i kraft; opfordrer i denne forbindelse indtrængende medlemsstaterne til også straks at ratificere aftalen; erindrer om, at transport er den næststørste kilde til emission af drivhusgasser, og beklager, at international luftfart ikke nævnes direkte i Parisaftalen, eftersom alle økonomiens sektorer skal bidrage til overgangen til en kulstoffattig økonomi; bemærker dog, at aftalens temperaturgrænse og henvisning til menneskeskabte emissioner kræver ambitiøse bestræbelser fra luftfartssektorens side for at mindske emissionerne; bemærker, at disse mål ikke kan indfries, såfremt den globale luftfartssektors fremtidige vækst ikke går hånd i hånd med miljømæssig bæredygtighed og globale afbødningsbestræbelser;

5. opfordrer til, at Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) senere i år etablerer en fair og robust global markedsbaseret foranstaltning, som skal gennemføres på internationalt niveau fra 2020 og frem; udtrykker sin dybe skuffelse over det forslag, som i øjeblikket drøftes i ICAO; understreger, at den globale markedsbaserede foranstaltning fuldt ud skal afspejle Parisaftalens mål, hvis luftfartssektoren på rimelig og effektiv vis skal bidrage til 2030-klimamålene og Parisaftalens målsætninger, som skal gennemføres på internationalt plan fra 2020 og videre frem, og som skal revideres med faste intervaller for at optimere deres effektivitet;

6. opfordrer til forbedring af EU-emissionshandelssystemet (ETS); erindrer om, at enhver ændring af den gældende lovgivning om inkludering af luftfarten i EU-emissionshandelssystemet kun kan overvejes, hvis den globale markedsbaserede foranstaltning er ambitiøs, og at flyvninger inden for Europa under alle omstændigheder fortsat vil være omfattet af EU-emissionshandelssystemet; opfordrer til, at EU-emissionshandelssystemets bestemmelser vedrørende luftfart bibeholdes og styrkes som en central del af foranstaltningerne for at nå EU's mål om at nedbringe emissionerne med mindst 40 % inden 2030; bemærker, at skønt emissioner fra flyvninger inden for EU er inkluderet i ETS, steg de med 3 % i 2014 i forhold til det foregående år og med yderligere 3,6 % i 2015 i forhold til 2014;

7. opfordrer til, at denne fritagelse ophører, i første omgang for flyvninger inden for EU, i erkendelse af at fritagelse for brændstofafgifter og moms for luftfarten fjerner tilskyndelsen til effektivisering og skævvrider det indre marked; beklager, at CO_2-effektivitetsstandarden, der er til behandling i Den Internationale Luftfartsorganisation (ICAO), ikke vil formå at bringe emissionsreduktionen ned under det sædvanlige niveau; opfordrer til, at der på EU-plan vedtages foranstaltninger, som overstiger den globale standard;

8. bemærker, at succesen for bæredygtig luftfart hænger uløseligt sammen med fortsat støtte til effektive forskningsprogrammer som Clean Sky og SESAR; glæder sig over beslutningen om at forlænge det retlige mandat for SESAR-fællesforetagendet og Clean Sky 2 i betragtning af deres betydelige bidrag til at gøre den europæiske luftfart sikrere og mere miljømæssigt bæredygtig ved eksempelvis gennem SESAR-projektet potentielt at have nedbragt CO_2-emissionerne med op til 50 mio. ton; bemærker endvidere, at der for at gøre luftfarten bæredygtig er behov for betydelige investeringer i nye og innovative teknologier, eksempelvis flydesign, alternative brændstoffer, herunder andengenerationsbiobrændstoffer, og digitale teknologier, og opfordrer Kommissionen til at sætte forskning højt på den digitale dagsorden;

9. anerkender, at der stadig er mange kortdistanceflyvninger med forældede teknologier med høj udledning; opfordrer til foranstaltninger, der kan tilskynde til et skift til mere miljøvenlige regionale transportformer, eksempelvis tog; understreger i denne forbindelse, at det er vigtigt også at integrere forskellige bæredygtige transportformer;

10. anerkender i tråd med Rigaerklæringen[1] det store potentiale, som ligger i en hurtig udvikling af droneteknologi og markedet for civile droner med henblik på at gøre eksisterende tjenesteydelser og applikationer mere klima- og miljøvenlige, mere bæredygtige, sikrere og billigere; bemærker, at intelligente teknikker inden for landbrug – såsom fjernstyrede flysystemer (RPAS) – kan levere utallige og varierede tjenesteydelser og bidrage til forbedret ressourceeffektivitet og produktivitet samt større bæredygtighed for miljøet; anerkender de potentielle gavnlige effekter for miljøet, jordsammenpakning og afbødning af klimaforandringer; opfordrer indtrængende til, at der etableres en EU-ramme for elektriske, fjernstyrede flysystemer og for anvendelse af droner; fremhæver, at det er vigtigt at frigøre potentialet ved droner, og understreger, at der skal findes en korrekt balance mellem elementer som sikkerhed, juridisk sikkerhed og privatlivs- og databeskyttelse;

11. opfordrer til, at kravene til RPAS bliver indføjet i luftfartslovgivningen, samtidig med at kravene til borgernes sikkerhed, privatlivets fred og ejendomsretten overholdes; bemærker, at der med henblik på at frigøre RPAS-teknologiens fulde potentiale er behov for at tillade BVLOS-operationer (operationer uden for den visuelle synsvidde) i landdistrikter; opfordrer til, at der ikke indføres vægtbegrænsninger, idet RPAS kan erstatte større transportkøretøjer og transportere større nyttelast over større afstande med mindre kraft;

12. opfordrer til at indsamle og udbrede de bedste emissionsnedbringende praksis i branchen; understreger – idet den erindrer om, at høje miljømæssige standarder må opretholdes og forstærkes over tid for at sikre, at luftfarten udvikler sig på bæredygtig vis – vigtigheden af hurtigst muligt at oprette programmer og yderligere foranstaltninger, der tilskynder til udvikling af sektoren og jobskabelse i forbindelse med forskning, effektivitet, energimæssig bæredygtighed, mindskelse af miljøindvirkning og teknologisk innovation, og at fokusere på overordnede forholdsregler med henblik på at håndtere luftfartens miljøindvirkning, herunder EU's og EU-medlemsstaternes målsætninger for den cirkulære økonomi;

13. understreger vigtigheden af de af luftfartens indvirkninger, som ikke er CO_2-relaterede, og mulighederne for at mindske dem og luftfartens øvrige miljømæssige indvirkninger ved at forbedre lufttrafikstyringens præstationer, herunder gate-to-gate-systemer; opfordrer i forbindelse hermed til at fortsætte bestræbelserne på at mindske opsplitningen af det europæiske luftrum og styrke det fælles europæiske luftrum;

14. forstår behovet for at optimere bestemmelserne og forbedre infrastruktur og kapacitet såvel i lufthavnene som i luften; understreger, at disse spørgsmål, såfremt der ikke tages hånd om dem, vil hæmme væksten i EU's luftfartssektor, navnlig som en følge af

[1] Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport (6.3.2015), Rigaerklæringen. On remotely piloted aircraft. "Framing the future of aviation" (om fjernstyrede luftfartøjer. "Udformning af rammerne for luftfartens fremtid"), http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf.

omkostningerne ved opsplitning; henleder imidlertid opmærksomheden på behovet for en stærk miljø- og forbrugerbeskyttelse med klare regler for passagerers rettigheder og beskyttelse heraf med henblik på at give borgerne sikrere, kortere, renere og billigere flyrejser og flere valgmuligheder;

15. opfordrer i forbindelse med den igangværende revision af Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur (EASA) til, at agenturets rolle i miljøanliggender udvides, herunder ved at give EU øget fleksibilitet i vedtagelsen af miljøstandarder;

RESULTAT AF ENDELIG AFSTEMNING I RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	29.9.2016
Resultat af den endelige afstemning	+: 53 –: 2 0: 7
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	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
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	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
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Pál Csáky, Iveta Grigule

RESULTAT AF ENDELIG AFSTEMNING I KORRESPONDERENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	26.1.2017
Resultat af den endelige afstemning	+: 32 –: 7 0: 3
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Michael Gahler
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Dariusz Rosati