



Pressmeddelande

Luxemburg den 30 november 2017

Det gemensamma europeiska luftrummet: en förändrad kultur men fortfarande ett fragmenterat luftrum, säger EU:s revisorer

Initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum för att förbättra flygledningstjänsterna inom EU svarade mot ett tydligt behov och har lett till en bättre effektivitetskultur. Den europeiska luftrumsplaneringen är dock fortsatt fragmenterad och det gemensamma europeiska luftrummet som koncept har ännu inte förverkligats, enligt en ny rapport från Europeiska revisionsrätten. EU:s finansiering av de tekniska delarna av det gemensamma europeiska luftrummet uppgår hittills till 730 miljoner euro och ska öka till 3,8 miljarder euro fram till 2020.

För att granska initiativet besökte revisorerna statliga departement, leverantörer av flygtrafiktjänster och nationella tillsynsmyndigheter i fem medlemsstater (Spanien, Frankrike, Ungern, Sverige och Förenade kungariket) samt viktiga politiska och operativa aktörer och näringslivspartner. De konstaterade att initiativet till ett gemensamt europeiskt luftrum var motiverat eftersom flygledningstjänsterna inom EU hindrades av nationella monopol och fragmentering. Politiken är enhetlig och inriktas på de här bristerna. Men ändrade trafikmönster gör att de högnivåmål som fastställdes inledningsvis har blivit delvis ouppnåeliga och delvis irrelevanta.

"Luftfarten utgör en viktig beståndsdel av EU:s inre marknad och främjar rörligheten för personer och varor samtidigt som den driver den ekonomiska tillväxten", sade George Pufan, den ledamot av Europeiska revisionsrätten som ansvarar för rapporten. "Men det står helt klart att den gemensamma marknaden i Europa ännu inte kan utnyttja fördelarna med ett gemensamt luftrum."

Trafikavgifterna har inte reducerats särskilt mycket och flygförseningarna har återigen börjat öka, säger revisorerna. De nuvarande funktionella luftrumsblocken tillhandahåller huvudsakligen ett forum för samarbete mellan intressenter i grannländer, men har visat sig vara ineffektiva för att motverka fragmentering när det gäller luftrumsplanering, tillhandahållande av tjänster och upphandling. De nationella tillsynsmyndigheternas övervakning hämmas av det faktum att de inte alltid är helt oberoende och, i vissa fall, inte har de nödvändiga resurserna.

Revisorerna konstaterar att kommissionen och medlemsstaterna har haft svårt att komma överens om prestationsmål, i synnerhet inom områdena kapacitet och kostnadseffektivitet. Några indikatorer omfattar dessutom inte relevanta prestationsaspekter.

Avsikten med detta pressmeddelande är att presentera huvudbudskapen i Europeiska revisionsrättens särskilda rapport. Hela rapporten finns på www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Talesperson T: (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – Pressekreterare T: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

Den tekniska pelaren av det gemensamma europeiska luftrummet – Sesar-projektet – har omvandlat en tidigare fragmenterad FoU-miljö till en samordnad sådan. Sedan projektet utformades har dock EU:s roll utvecklats i fråga om omfattning, tidsram och ekonomisk storlek, vilka alla har utökats väsentligt. Prestationsambitionerna sköts upp till 2035, i stället för 2020 som ursprungligen planerades.

Revisionsrätten rekommenderar att Europeiska kommissionen och medlemsstaterna vidtar följande åtgärder för att göra det gemensamma europeiska luftrummet ändamålsenligare:

- Ser över högnivåmålen för det gemensamma europeiska luftrummet.
- Analyserar andra politiska alternativ för att motverka fragmentering och prioriterar FoU-lösningar som åtgärdat problemet.
- Ser till att de nationella tillsynsmyndigheterna är helt oberoende.
- Rationaliserar prestationssystemet och ser över några av nyckelutförandeindikatorerna.
- Ser över EU:s stödstruktur för FoU mot bakgrund av målen för det gemensamma europeiska luftrummet.
- Stärker det gemensamma Sesar-företagets redovisningsskyldighet.

Meddelande till redaktörer

Ungefär 920 miljoner passagerare avreste och ankom och ungefär 15 miljoner ton gods avgick och ankom år 2015 vid EU:s flygplatser. Under samma år utnyttjades det europeiska luftrummet av nästan 10 miljoner kommersiella flygningar. För att sådan trafik ska flyta på ett säkert och effektivt sätt krävs ett ingripande av en flygledningstjänst, som omfattar tre väsentliga funktioner: säkerställande av avstånd mellan luftfartyg, balansering av tillgång till ledningstjänst och efterfrågan på flygningar samt tillhandahållande av flygbriefing till luftrumets användare.

Även om flygtrafik är av internationell karaktär har den traditionellt hanterats på nationell nivå i en fragmenterad och monopolistisk miljö. Det har bidragit till förseningar och högre kostnader för flygledningstjänster för luftrumets användare. Syftet med initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum är därför att förbättra flygledningstjänstens övergripande kvalitet genom att flytta ett antal ansvarsområden från mellanstatlig nivå till EU-nivå.

Initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum inleddes formellt 2004 och ledde så småningom till en ram med en uppsättning regler för hela EU om luftfartssäkerhet, tillhandahållande av tjänster, luftrumsplanering och interoperabilitet inom nätverket. Ramen är kopplad till ett program för teknisk modernisering – Sesar-projektet – som stöds med ekonomiska incitament.

Särskild rapport nr 18/2017 *Gemensamt europeiskt luftrum: en förändrad kultur men inte ett gemensamt luftrum* finns på revisionsrättens webbplats (eca.europa.eu) på 23 EU-språk.