

2007. október 11., csütörtök

P6\_TA(2007)0433

## **Az európai repülőterek kapacitása és földi járatkiszolgálása: egy hatékonyabb politika felé**

**Az Európai Parlament 2007. október 11-i állásfoglalása a repülőterek kapacitása és a földi kiszolgálás: egy fokozottabb hatékonyságra irányuló politika felé (2007/2092(INI))**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottság által a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának címzett, „Az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési terv” című közleményre (COM(2006)0819),
  - tekintettel a Bizottságnak az 1996. október 15-i, 96/67/EK tanácsi irányelv alkalmazásáról szóló jelentésére (COM(2006)0821),
  - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Gazdasági és Monetáris Bizottság, a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság, a Regionális Fejlesztési Bizottság és az Állampolgári Jogi, Bel- és Igazságügyi Bizottság véleményére (A6-0349/2007),
- A. mivel a globalizáció és a gyors gazdasági növekedés eredménye az EU-ban a repülőutak iránti kereslet (repülőtéri korlátozások nélküli forgalom) évente átlagosan legalább 4,3%-kal, illetve valószínűleg 5,2%-kal történő növekedése lesz;
- B. mivel 2025-ig ennek eredményeként 2003-hoz viszonyítva 2,5-szeresére növekszik a repülőutak iránti kereslet;
- C. mivel 2025-ben, minden új beruházást is figyelembe véve, több mint 60 repülőtér lesz képtelen úgy kezelni a csúcsgazdálkodás idején jellemző keresletet, hogy ne kelljen késésekkel vagy nem fogadható igényekkel szembenéznie (évente 3,7 millió járatot nem tudnának ilyen esetben fogadni);
- D. mivel a meglévő repülőterek nem bővíthetők az igényeknek megfelelően, a 2025-ben nem fogadható járatok előre jelzett nagy számának egyik kezelési módja az lehet, hogy mentesítő repülőtereket építenek a torlódással érintett repülőterek közelében;
- E. mivel a repülőterek kapacitáshiánya és a repülőutak iránti növekvő kereslet valószínűleg – az Eurocontrol tanulmánya szerint akár 10 – új nagy repülőtér és – az Eurocontrol szerint akár 15 – közepes méretű repülőtér iránti kereslet kialakulásához vezet;
- F. mivel az európai légiközlekedési ágazat említett tendenciái kiemelik annak szükségességét, hogy megtervezzék mind az uniós polgárok, mind az EU gazdasága egészének érdekében megteendő EU-szintű intézkedéseket;
- G. mivel a hatékony földi kiszolgálási szolgáltatások szintén hozzájárulnak a jelenlegi repülőtér-kapacitás jobb kihasználásához a repülőtéri kiszolgálás felgyorsításával;

2007. október 11., csütörtök

- H. mivel a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EK irányelv<sup>(1)</sup> maradéktalan végrehajtása és annak esetleges módosításai az említett szolgáltatások hatékonyságának növelése által szintén segíthetnek teljes mértékben kihasználni a jelenlegi repülőtér-kapacitást;
- I. mivel a hagyományos légitársaságoknak, olcsó légitársaságoknak, charterársaságoknak, teherfuvarozó vállalkozásoknak és az üzleti célú légi járműveknek eltérő követelményeik vannak a repülőtéri szolgáltatások és a résidőkiosztás tekintetében;
- J. mivel a repülőterekhez vezető megfelelő közlekedési infrastruktúra – különösen egy integrált tömegközlekedési rendszer formájában – a repülőtéri infrastruktúra alapvető részét képezi;
1. üdvözli a Bizottság fent említett közleményét mint a repülőtér-kapacitás kérdésének kezelése során megtett első lépést, bár az új infrastruktúra tervezése továbbra is az egyes tagállamok hatáskörébe tartozik; ugyanakkor felkéri a Bizottságot, hogy szenteljen a légi közlekedésnek annyi figyelmet, amennyit az európai áru- és utasszállítás központi elemeként megérdemel; felkéri továbbá a Bizottságot, hogy a kapacitással kapcsolatos problémák hatékonyabb kezelése érdekében kísérje figyelemmel az aktuális helyzetet és terjesszen elő erre vonatkozóan pontos statisztikákat;
2. megjegyzi, hogy a megfelelő repülőtéri kapacitás, ideértve a jelenlegi kapacitások kihasználását, és a hatékony földi kiszolgálás életbevágó az európai gazdaság szempontjából és azokat garantálni kell;
3. üdvözli a Bizottság közleményében beterjesztett javaslatait, és hangsúlyozza a légi közlekedés fontosságát az Unió területi, gazdasági és szociális kohéziójának biztosítása szempontjából, különösen a központoktól távoli régiók, a peremterületek és a szigetek esetében;
4. úgy ítéli meg, hogy a Bizottság által a közleménye mellékletében javasolt 14 intézkedés konzisztens megközelítést tükröz a jelenlegi kapacitások jobb kihasználását illetően; mindazonáltal arra kéri a Bizottságot, hogy tűzzön ki konkrétabb határidőket az intézkedések végrehajtására, és ragaszkodik e határidők betartásához;

### **Új kapacitás kiépítése**

5. úgy ítéli meg azonban, hogy a Bizottság még nem vizsgálta meg teljes mértékben egy globális uniós megközelítés lehetőségét a többletkapacitás szükségességét, a további kapacitásba történő jövőbeli beruházások akadályait és azon stratégiai tengelyeket illetően, amelyek nemcsak a kapacitásválság kockázatának előrejelzését tennék lehetővé, hanem azt is garantálnák, hogy az EU globális szinten egységes és versenyképes légiközlekedési platformmá váljon;
6. javasolja az infrastruktúra iránti aktuális igények felmérésének elvégzését, ami minden jövőbeli, átfogó európai repülőtér-kapacitási tervet tökéletesebbé tenne, és ami egy EU-szerte elfogadott légiközlekedési előrejelző mechanizmussá válhatna; hangsúlyozza, hogy a repülőterek e mechanizmust a kapacitásnövelés tervezési keretként használhatnák, valamint hogy a keresleten alapuló előrejelzésnek az az előnye, hogy a légi közlekedés jövőbeli fejlesztéséhez valóságos képet nyújt a piacról;
7. megjegyzi, hogy sok közösségi repülőtér képviselője a földi kiszolgálási szolgáltatások liberalizációja és hatékonysága egyik legnagyobb akadályaként a helyhiányt említi, azonban úgy véli, hogy ezt az érvet ellenőrizni kell, és adott esetben a problémát meg kell oldani;

<sup>(1)</sup> HL L 272., 1996.10.25., 36. o.

**2007. október 11., csütörtök**

8. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy közös fogalommeghatározásokat és közös elemző eszközöket alakítsanak ki a repülőtér-kapacitás felmérésére, továbbá valamennyi érintett bevonó eljárásokat az EU közép- és hosszú távú repülőtérkapacitás-igénye felmérésének tekintetében; megállapítja, hogy e kollaboratív együttműködés mellé az olyan témákra vonatkozó bevált gyakorlat cseréje társulhat, mint amilyen a környezeti hatás és költséghatékonyság, az új infrastruktúrák előfinanszírozása, a földhasználat tervezése és irányítása, az összes szállítási mód integrálása, illetve modellezési/szimulációs eszközök, amelyek célja az új kapacitások megtervezésének és kiépítésének felgyorsítása; hangsúlyozza, hogy e kezdeményezések a SESAR-program (Single European Sky Air traffic management Research – egységes európai égbolt légiforgalmi irányítási rendszer) kiegészítésére szolgálnának, és olyan új intézményi eszközökkel egészülhetnek ki, amelyek elősegítik a repülőtér-kapacitás növelését;

9. kéri a Bizottságot, hogy 2009 előtt nyújtson be jelentést a Parlamentnek az európai repülőtér-kapacitás fokozására vonatkozó alapvető tervről; hangsúlyozza, hogy e jelentésnek koherens megközelítést kell meghatároznia a tagállamok számára a nemzetközi forgalmat bonyolító új repülőtér-kapacitások kiépítésére vonatkozó nemzeti és határokon átnyúló kezdeményezések ösztönzése és koordinálása, valamint a meglévő kapacitás jobb kihasználása érdekében, a tagállamoknak és a Közösségnek a repülőtér-kapacitások szétosztására vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül; hangsúlyozza, hogy a csomópontok és a regionális repülőterek a közvetlen utazások révén a maguk módján és az egyes tagállamok sajátos korlátozásainak megfelelően válaszolhatnak a környezeti problémákra, a túlterheltség problémáira, valamint a hozzáférhetőséggel kapcsolatos kihívásokra, illetve hangsúlyozza, hogy csak a nemzeti sajátosságoknak megfelelő, különböző repülőtermodellek egymás mellett élése teszi lehetővé, hogy az EU igényei teljesüljenek ezen a területen; ezzel kapcsolatban emlékeztet arra, hogy a repülőterek megközelíthetősége rendkívül fontos, valamint hogy azok sikeres integrációja a közlekedési hálózatba alapvető feltétele a módközi szállításnak;

10. felhívja a tagállamokat, valamint a regionális és helyi hatóságokat, hogy a repülőtereket – függetlenül az irányításukat végző intézmények jellegétől – szerepeltessék a regionális területfejlesztési tervekben és vegyék őket figyelembe a regionális fejlesztési stratégiákban; emlékeztet, hogy a repülőterekhez hasonló nagy infrastruktúrák bővítésekor és építésekor tanulmányozni kell azok regionális hatásait;

11. támogatja a Bizottságnak a repülőterek belső logisztikai hatékonyságának növelésére irányuló célkitűzését, de javasolja, hogy ez csak a csomagok és a teherszállítás követésére korlátozódjék;

12. úgy véli, hogy az infrastruktúrafejlesztés előfinanszírozása járható út a repülőterek kapacitásnövelése tekintetében; hangsúlyozza, hogy ez a finanszírozási rendszer előnyös a légitársaságok és a repülőterek számára egyaránt, mivel csökkenti az infrastruktúra általános finanszírozási költségeit, gördülékenyebb árprofilt biztosít a légitársaságok számára, illetve csökkenti a repülőterek kockázatát, mivel a légitársaságok a repülőtéri beruházásokat korábban kezdik visszafizetni;

13. hangsúlyozza a repülőterek gazdasági jelentőségét az új munkahelyek létrehozásában, különösen regionális szinten; hangsúlyozza, hogy az európai repülőterek üzemeltetői, a légitársaságok, a karbantartó és vendéglátó vállalkozások jelentős számú munkahelyet képesek teremteni, és ezzel hozzájárulhatnak a lisszaboni stratégia célkitűzéseinek megvalósításához;

14. felhívja a tagállamokat, a regionális és helyi hatóságokat, hogy a repülőterek létesítési helyének kiválasztásakor vegyék figyelembe a környezetre gyakorolt hatásokat, mint például a zajszennyezés, a szennyezőanyag-kibocsátás, a környék megélenkülő közúti forgalma, az üzemanyag tárolási helyének közelsége, továbbá a meteorológiai feltételeket;

***A környezetbarát növekedés támogatása***

15. megállapítja, hogy a repülőgépmotorok teljesítményének javulása következtében az utóbbi 40 évben kilométerenként 70%-kal csökkent CO<sub>2</sub>-kibocsátásuk, illetve hogy ez a csökkenés a jövőben is folytatódni fog, hangsúlyozza, hogy az iparág célja a kibocsátások további 50%-kal való csökkentése 2020-ig;

2007. október 11., csütörtök

16. mindazonáltal rámutat arra, hogy e fejlődés ellenére a légi forgalom megnövekedése, ami az utóbbi években jelentősen felgyorsult, ez ezen ágazat által előidézett, üvegházhatást okozó gázkibocsátások teljes mennyiségének határozott növekedéséhez vezetett (az Európai Környezetvédelmi Ügynökség becslései szerint 1990-hez képest 100%-os növekedés történt), és hogy a repülőterek túlterheltsége jelentősen hozzájárul ehhez;

17. emlékeztet arra, hogy a légi közlekedés növekedéséhez technikai és szabályozási rendszereknek kell társulniuk, amelyek korlátozzák e közlekedési mód külső költségeit; üdvözli e tekintetben a Bizottság kezdeményezését a légi közlekedésnek az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerébe (EU ETS) történő bevonására vonatkozóan; rámutat arra, hogy a légi közlekedés környezeti hatásának csökkentésére szolgáló intézkedések eredményessége az országok által globális szinten folytatott politikáktól is függ, és tekintettel erre hangsúlyozza, hogy a harmadik országokkal közös programokat kell létrehozni;

18. úgy ítéli meg azonban, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásával lehetőség szerint erőteljesebben kellene foglalkozni mind európai, mind nemzetközi szinten az EU fenntartható légiközlekedési ágazata versenyképességének javítása céljából, amelyre nézve máris fenyegetést jelent Európa szomszédos, EU-n kívüli régiói főbb csomópontjainak gyors fejlődése; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy minden rendelkezésre álló eszközt használjanak fel arra, hogy ezzel a kérdéssel kapcsolatban nemzetközi szintű megállapodásra jussanak;

19. ragaszkodik különösen annak szükségességéhez, hogy szabályozási és pénzügyi rendszereket kell kialakítani a flották modernizálásának és megújításának ösztönzése és a motorok környezeti teljesítményének előmozdítása céljából, aminek eredményeként azok csendesebbé, energiatakarékosabbá és kevésbé szennyezővé válnak;

#### ***A szabályozási keret megfelelő végrehajtásának és kiigazításának biztosítása***

20. úgy ítéli meg, hogy a légi forgalom növekedése miatt a légi közlekedésre alkalmazandó jogi keret teljesebb végrehajtására lesz szükség;

21. kéri a Bizottságot, hogy biztosítsa a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK rendelet<sup>(1)</sup> teljes körű végrehajtását, és adjon több iránymutatást és egyértelműsítést a szöveggel kapcsolatban; különösen ragaszkodik annak szükségességéhez, hogy megfelelőbb koordinációt és illeszkedést biztosítsanak a légiforgalmi áramlásszervezés (ATFM) által történő résidőkiosztás és a repülőterek résidőkiosztása között, eredményesebb résidő-koordinációs bizottságokat kíván és megfelelőbb koordinációt az indulások és érkezések tekintetében, továbbá ragaszkodik a fogalom meghatározások, tűrészhatárok és a repülőteri és AFTM-résidők odaítélése harmonizálásának szükségességéhez;

22. emlékeztet annak szükségességére, hogy piaci alapú mechanizmusok kerüljenek bevezetésre a résidőkiosztási folyamatban az elégtelen repülőter-kapacitás lehető legmegfelelőbb kihasználása céljából; rámutat azonban arra, hogy a 2004-ben módosított 95/93/EGK rendelet szerint a Bizottságnak legkésőbb 2007 áprilisáig jelentést kellett benyújtania a Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről, valamint hogy egy piaci alapú mechanizmus bevezetését csak egy ilyen jelentés alapján szabadna mérlegelni;

23. megállapítja azonban, hogy a piaci alapú mechanizmusok – például a meglévő repülőter-kapacitás jobb kihasználására szolgáló résidőkiosztás – alkalmazása nem oldaná meg az infrastruktúra terén meglévő hiányokat, mivel egy ilyen mechanizmus nem hozna létre további résidőket; továbbá úgy véli, hogy a repülőterek résidői és az ATFM-résidők közötti koherencia nagyon kevés előnnyel jár, és nem fogja megoldani a kapacitással kapcsolatos problémát, mivel ez a probléma mindig fenn fog állni;

24. felhívja a Tanácsot, hogy javasoljon időkeretet és határidőket a szomszédos tagállamok polgári légi-közlekedési hatóságai közötti együttműködés előmozdítására annak érdekében, hogy 2008 előtt jelentős előrelépést biztosítsanak a funkcionális légtérblokkok (FAB) kiépítését illetően;

<sup>(1)</sup> HL L 14., 1993.1.22., 1. o. A legutóbb a 793/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 138., 2004.4.30., 50. o.) módosított rendelet.

**2007. október 11., csütörtök**

25. hangsúlyozza, hogy pontos időkeretre van szükség a FAB-ok végrehajtásához, és tudomásul veszi az egyes – különösen észak- és közép-európai – tagállamok által ennek kapcsán tett pozitív lépéseket, ezek közé tartozik például az északi magaslégtér-ellenőrzési (NUAC) program és az új európai központi FAB projektek;
26. sürgeti a Bizottságot, hogy amennyiben a tagállamok 2008-ig nem tesznek jelentős előrelépéseket ezzel kapcsolatban, a létfontosságú fejlesztéseket felülről lefelé irányuló megközelítés útján garantálja;
27. hangsúlyozza a Galileo projekt jelentőségét a meglévő és jövőbeni légiközlekedési irányítási kapacitás kihasználásának optimalizálásában, és megjegyzi, hogy a SESAR-projekt végrehajtása érdekében a Galileo projekttel kapcsolatos jelenlegi pénzügyi nehézségekből le kell vonni a megfelelő tanulságokat;
28. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy az innováció és az új technológiák átvételének tempója jóval lassabb lehet, mint a légi közlekedés növekedési rátája; hangsúlyozza továbbá, hogy új, nemzetközi szinten elfogadott zajkorlátozási normákra és a zaj által érintett lakosság számának csökkentésére irányuló új megközelítésre lesz szükség;

***A repülőtéri régiók között a kapacitással kapcsolatos együttműködés kibővítése***

29. véleménye szerint a repülőtér-kapacitás kibővítése nem lesz lehetséges a repülőtéri hatóságok és az érintett regionális és helyi hivatalok közötti eredményes együttműködés nélkül; feltéve hogy bárminemű ilyen együttműködés nem sérti a közösségi versenyszabályokat;
30. üdvözl minden olyan, repülőtéri régiókra vonatkozó kezdeményezést, amelynek eredménye a további repülőtér-kapacitás kialakításával kapcsolatos kérdésekről – különösen a kapacitás összehangolásáról és integrációjáról, a szomszédos lakosságot érintő környezeti következményekről, a területrendezésről és a növekedésről, valamint a foglalkoztatásról – szóló, egész Európára kiterjedő párbeszéd lehet;
31. felhívja a Bizottságot, hogy ösztönözze a tagállamokat városrendezési és építési szabályzataik megerősítésére, hogy a repülőterek által a környező területeknek okozott zaj és egyéb szennyezés megakadályozható legyen;
32. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy mozdítsák elő a bevált gyakorlat cseréjét az említett repülőtéri régiók állami kezelése tekintetében, illetve nyújtsanak pénzügyi támogatást a kísérleti projekteknek és kutatási programoknak, amelyek célja a repülőterek által a környező területekre és azok lakóira gyakorolt hatás vizsgálata;
33. szeretné, hogy az elszigetelt, távoli vagy legkülső régiókban a „regionális fejlesztésű” repülőterek az általuk végzett általános érdekű feladatok arányában továbbra is állami támogatásban részesüljenek;
34. úgy véli, hogy a légitársaságoknak megfelelő garanciákat kell nyújtaniuk és felelősséget kell vállalniuk a repülőterek üzemeltetőitől igényelt repülőtéri létesítmények megváltásáért, hogy az üzemeltetők ne kerüljenek nehéz helyzetbe a teljes megváltást megelőző váratlan visszalépés esetén;

***Földi kiszolgálás***

35. tudomásul veszi a 96/67/EK tanácsi irányelv alkalmazásáról szóló, fent említett bizottsági jelentést;
36. örvendetesnek tartja, hogy az irányelvnek a Bizottság jelentése szerint pozitív a hatása, de megjegyzi, hogy a kedvező értékelés a 2002-es vizsgálat eredményein alapul, amely nem terjedt ki a kibővített Unió egész területére; mivel az irányelv végrehajtása különös aggodalomra ad okot az EU-hoz ezen időpont után csatlakozó tagállamokban; továbbá megjegyzi, hogy a végrehajtást illetően továbbra is fennállnak a nehézségek és a bizonytalanságok, különösen az ajánlati versenyfelhívásokban részt vevő szolgáltatók által teljesítendő kritériumok tekintetében; felkéri a Bizottságot, hogy adjon ki részletes útmutatót, vagy adott esetben terjesszen elő új javaslatokat az ajánlattételi versenyfelhívásokkal kapcsolatos szabályok pontosítása érdekében;

2007. október 11., csütörtök

37. felhívja a Bizottságot, hogy végezzen el új hatásvizsgálatot az irányelv végrehajtásáról, a felhasználókat, alkalmazottakat és utasokat illető végső előnyeiről és/vagy hátrányairól mielőtt bármilyen olyan javaslatot tenne, amely további liberalizációhoz vezetne;

38. úgy ítéli meg, hogy az új hatásvizsgálat alapján a Bizottság szükség esetén további iránymutatást nyújthat bizonyos olyan rendelkezéseket illetően, amelyek a repülőterek számára túl tág értelmezési lehetőséget hagynának, ami a piacra belépni szándékozó földi kiszolgálók lehetőségei tekintetében kedvezőtlen hatásokat okozhat;

39. másrészt úgy gondolja, hogy egyes rendelkezések gyors pontosítást igényelnek, például azok, amelyek a vállalkozások átruházása esetén a munkavállalók számára biztosítandó védelemmel, valamint a hozzáférési díjjal kapcsolatosak; ezért sürgeti a Bizottságot, hogy minél hamarabb adjon útmutatást e rendelkezések értelmezésére vonatkozóan;

40. ajánlja, hogy minden, az irányelv módosítására irányuló kísérletnek először a földi kiszolgálás minőségére és a földi kiszolgáláson belüli foglalkoztatás minőségére kell összpontosítania; különösen az alábbiakra hívja fel a Bizottságot:

- olyan minőségi és szociális minimumszabványok létrehozása lehetőségének megvizsgálása, amelyek figyelembe vehetők a kiválasztási eljárásnál, és szerepeltethetők a légitársaság és a földi szolgáltató közötti szerződésekben,
- a szolgáltatók tekintetében minimális biztonsági/minőségi szintek biztosítása útján az alvállalkozás szabályozása a tisztességes verseny érdekében, illetve az esetleges alvállalkozók előzetes megnevezésének előírása,
- lehetőség szerint azon feltételek meghatározása és egyértelmű létrehozása, amelyek mellett egy repülőtér földi kiszolgálási szolgáltatásokat nyújthat, különösen akkor, ha kellő számú független szolgáltató kívánja az említett szolgáltatásokat nyújtani,
- gondolja meg, hogy a repülőtereken engedélyezett szolgáltatók minimális számát (jelenleg kettő) nem kell-e felülvizsgálni és adott esetben növelni különösen a nagy repülőtereken, és úgy gondolja, továbbá, hogy nem kellene-e mesterségesen korlátozni a szolgáltatást biztosító harmadik felek számát,
- engedélyezési folyamat bevezetése a tagállamok szintjén annak biztosítása érdekében, hogy a szolgáltató esetében kötelező legyen a minimális minőségi és fenntarthatósági szint betartása, valamint hogy tiszteletben tartsák a szociális jogszabályokat és kollektív megállapodásokat; hangsúlyozza, hogy az engedély megadása tekintetében a kölcsönös elismerés elvének kell irányadónak lennie,
- annak biztosítása, hogy a szolgáltatók garantálják alkalmazottaik megfelelő szintű képzését és szociális védelmét,
- minden felhasználó, utas és szállítmány esetében megfelelő védelmi és biztonsági szint biztosítása,

41. hangsúlyozza, hogy a korlátozott szolgáltatásokat nyújtó földi kiszolgálók kiválasztásakor a légitársaságokat használók véleményét gyakran nem veszik eléggé figyelembe a repülőterek, és emlékeztet arra, hogy előfordultak olyan esetek, amikor a korlátozott szolgáltatásokat nyújtó földi kiszolgálókat a repülőterek használói bizottságának gyakorlatilag egyöntetű véleménye ellenére választották ki;

42. kitart amellett, hogy a korlátozott szolgáltatásokat nyújtó földi kiszolgálók kiválasztásakor fokozottabb átláthatóságra és szigorúbb, felhasználóorientált rendelkezésekre van szükség; különösen ragaszkodik ahhoz, hogy a repülőterek használóinak bizottsága tekintetében vegyék figyelembe kiegészítő szabályok kialakításának lehetőségét, aminek lényege például az arra vonatkozó indoklási kötelezettség, hogy a repülőtér döntése miért nem egyezik a bizottság véleményével; megállapítja, hogy egy ilyen döntés meghozatala ez

**2007. október 11., csütörtök**

esetben a repülőtér irányító testületétől független hatóságnak is átadható; végül javasolja a Bizottságnak, hogy az a 96/67/EK irányelv jövőbeli módosítása esetén vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a repülőtéren harmadik fél útján földi kiszolgálási szolgáltatásokat nyújtó légitársaságokat az új piaci szereplők kiválasztására vonatkozó szavazásból kizárják;

43. megállapítja, hogy a 96/67/EK irányelv elfogadása óta a verseny szemmel láthatóan fokozódott, és a földi kiszolgálási szolgáltatások árai majdnem az összes „rég” uniós tagállamban csökkentek;

\*  
\*   \*

44. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

---

**P6\_TA(2007)0434**

## **A rák megfékezését célzó stratégia**

### **Az Európai Parlament nyilatkozata a rák megfékezését célzó átfogó stratégia szükségességéről**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel eljárási szabályzata 116. cikkére,
- A. mivel a Szerződések értelmében a Közösségnek – a szubszidiaritás elvének keretein belül – tevékeny szerepet kell vállalnia az egészségmegőrzés területén,
- B. mivel a rák továbbra is Európa vezető haláloka,
- C. mivel ma már tudjuk, hogy az összes rákbetegség egyharmada megelőzhető, egyharmada pedig korai stádiumban kimutatható és ezáltal sikeresen kezelhető,
  1. úgy véli, hogy ha a rákhoz átfogó stratégiával közelítünk, hamarosan megszűnik vezető haláloknak lenni Európában;
  2. felszólítja a Tanácsot és a Bizottságot, hogy alakítson ki átfogó stratégiát a rák megfékezésének négy alapvető tényezője kezelésére, melyek az alábbiak:
    - a. megelőzés,
    - b. korai felismerés,
    - c. diagnózis, kezelés és utókezelés,
    - d. csillapítószeres kezelés;
  3. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a tárgyhoz tartozó közösségi jogalkotást és intézkedéseket, és az új tudományos eredmények fényében újítsa meg és módosítsa azokat;
  4. felszólítja a Bizottságot, hogy
    - ösztönözze a kutatást és az innovációt a rák elsődleges megelőzése és korai felismerése terén;
    - támogassa a tárgyhoz tartozó tájékoztatási kampányokat a nyilvánosság és az összes egészségügyi szolgáltató számára;