

2009. február 3., kedd

Menetrend az általános célú és üzleti repülés fenntartható jövőjéhez

P6_TA(2009)0036

Az Európai Parlament 2009. február 3-i állásfoglalása az általános célú és üzleti repülés fenntartható jövőjének menetrendjéről (2008/2134(INI))

(2010/C 67 E/02)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az általános célú és üzleti repülés fenntartható jövőjének menetrendjéről szóló, 2007. január 11-i bizottsági közleményre (COM(2007)0869),
- tekintettel az 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendeletnek az európai légi közlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló 2008. június 25-i javaslatra (COM(2008)0388),
- tekintettel a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról és a 2006/23/EK tanácsi irányelv hatályaon kívül helyezésétől szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló 2008. június 25-i javaslatra (COM(2008)0390),
- tekintettel a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, 2008. november 19-i 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾,
- tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽²⁾, a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽³⁾ és a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁴⁾,
- tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁵⁾ (EASA-rendelet),
- tekintettel a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendeletre ⁽⁶⁾ (résidő-kiosztási rendelet),
- tekintettel a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 1702/2003/EK rendelet módosításáról szóló, 2007. március 30-i 375/2007/EK bizottsági rendeletre ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ HL L 8., 2009.1.13., 3. o.

⁽²⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

⁽³⁾ HL L 96., 2004.3.31., 10. o.

⁽⁴⁾ HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

⁽⁵⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 14., 1993.1.22., 1. o.

⁽⁷⁾ HL L 94., 2007.4.4., 3. o.

2009. február 3., kedd

- tekintettel a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmazásának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló 2042/2003/EK rendelet módosításáról szóló, 2007. március 30-i 376/2007/EK bizottsági rendeletre ⁽¹⁾),
 - tekintettel az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról szóló, 2007. február 27-i 219/2007/EK tanácsi rendeletre ⁽²⁾),
 - tekintettel a költséghatékony, kisméretű légi járművekkel (CESAR) kapcsolatos, a kutatási és technológiai fejlesztés 6. keretprogramjából finanszírozott projektre,
 - tekintettel a Bizottság által az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett, „Az egységes európai égbolt II. fázisa: Útban a fenntarthatóbb és hatékonyabb légi közlekedés felé” című, 2008. június 25-i közleményre (COM(2008)0389),
 - 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, 2007. január 24-i közleményre (COM(2006)0819),
 - tekintettel a Bizottság által az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának címzett, a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK rendelet alkalmazásáról szóló, 2008. április 30-án módosított közleményre (COM(2008)0227),
 - tekintettel az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítására irányuló projekt jelenlegi állásáról szóló, 2007. március 15-i bizottsági közleményre (COM(2007)0103),
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére (A6-0501/2008),
- A. mivel az általános célú és üzleti repülés sokféle repülési tevékenységet foglal magában; mivel e fogalom alá tartozik minden, kereskedelmi célú légi fuvarozástól eltérő polgári repülési művelet, valamint az igény szerinti, díj ellenében igénybe vehető polgári légi közlekedési műveletek,
- B. mivel ide tartozik továbbá olyan értékes munkaterületek változatos köre, mint a szakosodott légi tevékenységek (légi térképészet, mezőgazdasági járatok, tűzoltás, forgalomfelügyelet), a légi képzések és a szabadidős repülés,
- C. mivel jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő adat és statisztikai információ az általános célú és üzleti repülésről,
- D. mivel az általános célú és üzleti repülés a polgári repülés leggyorsabban bővülő területe Európában; mivel az általános célú és üzleti repülés kiegészíti a kereskedelmi légitársaságok által végzett rendes légi szállítást, és ezáltal speciális társadalmi és gazdasági előnyöket biztosít, például fokozza a polgárok mobilitását, az üzleti vállalkozások termelékenységét és a regionális kohéziót,

⁽¹⁾ HL L 94., 2007.4.4., 18. o.

⁽²⁾ HL L 64., 2007.3.2., 1. o.

2009. február 3., kedd

- E. mivel az általános célú és üzleti repülés növekvő gazdasági jelentőséggel bír, különösen az európai gyártóipar számára, amely folyamatosan növeli részesedését a világpiacon és további számottevő növekedési potenciállal rendelkezik,
- F. mivel az EU légi közlekedési politikája hagyományosan a kereskedelmi célú légi fuvarozásra összpontosított, és eközben nem fordított kellő figyelmet az általános célú és üzleti repülésre gyakorolt egyre nagyobb hatására,
- G. mivel a rendkívül komplex kereskedelmi repülőgépek működését meghatározni kívánó szabályok aránytalanul nagy pénzügyi és szabályozási terheket róhatnak a kis magángépek üzemeltetőire; mivel ezért az egységes szabályozási megközelítések és a szabályok egyforma módon történő végrehajtása a különböző légi közlekedési ágazatokban bizonyos szempontokból nem bizonyult megfelelőnek,
- H. mivel a légtérhez és a repülőterekhez való hozzáférés kulcsfontosságú kérdés az általános célú és üzleti repülés számára, tekintve, hogy egyre növekvő szakadék van a kereslet és a kapacitás között; mivel az általános célú és üzleti repülés egyre inkább versenyben van a légtérért és repülőterekért a szélesebb körű légi közlekedési ágazattal,
1. üdvözli az általános célú és üzleti repülésről szóló bizottsági közleményt, mivel az alapos elemzést ad az ágazatot érintő kérdésekről és több olyan megközelítést is felvázol, amelyek alkalmasak ezen ágazat sajátos igényeinek kielégítésére az összes érdekelt féllel folytatott állandó párbeszéd keretében;

Arányos szabályozás és szubszidiaritás

2. hangsúlyozza, hogy figyelembe kell venni az általános célú és üzleti repülés érdekeit és sajátosságait a légi közlekedési politikát érintő jövőbeli kezdeményezések kidolgozása során ezen ágazat versenyképességének erősítése érdekében; ezzel kapcsolatban felhívja a Bizottságot, hogy biztosítsa az arányosság és a szubszidiaritás elvének alkalmazását a légi közlekedésre vonatkozó hatályos és jövőbeli jogszabályok kidolgozásakor és végrehajtásakor egyaránt;
3. emlékezteti a Bizottságot annak szükségességére, hogy rendszeresen készüljenek szegmentált hatásvizsgálatok a különféle kategóriákba tartozó vállalkozásokat és légtérhasználókat érintő szabályok differenciálásra érdekében, amennyiben erre szükség van, illetve amennyiben ez nem veszélyezteti a biztonságot;
4. felhívja a Bizottságot, hogy a légi közlekedés biztonságára vonatkozó végrehajtási szabályok elfogadásakor gondoskodjon arról, hogy azok arányosak legyenek és illeszkedjenek az adott kategóriájú repülőgép és repülési művelet komplexitásához;
5. üdvözli, hogy a közelmúltban kiigazították a kereskedelmi célú légi fuvarozásban nem érintett repülőgépekre, különösen a nem „komplex motoros meghajtású légi járműnek” minősített repülőgépekre vonatkozó karbantartási szabályokat, ami jó példa az arányos szabályozásra;
6. úgy véli, hogy a végrehajtási fázisban bizonyos mértékű rugalmasságra lenne szükség az általános célú repülés tekintetében; ez bizonyos felügyeleti hatáskörök sport- és szabadidős repülési egyesületekre és szervezetekre történő átruházásával, az illetékes légi közlekedési hatóság megfelelő felügyelete alatt, és az összeférhetlenség kizárásával lenne megvalósítható;

2009. február 3., kedd

7. kéri a Bizottságot annak megvizsgálására, hogy lehetséges-e egyszerűsített biztonsági és átvilágítási eljárások megállapítása az üzleti repülést igénybe vevő utasok számára, biztonságuk bárminemű veszélyeztetése nélkül;

8. javasolja, hogy a Bizottság segítse elő a kis- és közepes méretű repülőtereken alkalmazott biztonsági intézkedések bevált gyakorlatainak cseréjét;

Repülőtéri és légtérkapacitás

9. rámutat arra, hogy az általános célú és üzleti repülés számára egyre nehezebbé válik hozzáférni nemcsak a nagyobb, hanem a regionális repülőterekhez is, mivel a kereskedelmi célú légi fuvarozás részéről mutatózó egyre növekvő kereslet miatt korlátozott a résidők és a parkolóállások elérhetősége;

10. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy repülőtéri hatóságaik segítségével kezeljék ezeket a problémákat olyan intézkedések végrehajtásával, amelyek a jobb tervezés és a modern technológiák alkalmazása révén optimalizálják a meglévő kapacitások kihasználását, amint azt az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló bizottsági cselekvési terv is megfogalmazza;

11. várakozással tekint a repülőtéri kapacitások új közösségi megfigyelőközpontja véleménye elé az európai repülőtér-hálózat kapacitásának növelése tárgyában, és reméli, hogy a megfigyelőközpont fontos szerepet fog betölteni az európai repülőtéri kapacitásra, hatékonyságra és biztonságra vonatkozó közösségi cselekvési terv megvalósítása során;

12. úgy véli, hogy a helikopterek fontos eszközök lehetnek a repülőterek rövid távú összekötésében, valamint sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy építsék be azokat a kapacitásnövelő stratégiáikba;

13. bátorítja a tagállamokat, valamint a regionális és helyi hatóságokat, hogy ruházzanak be kisebb és közepes méretű repülőterek létrehozásába és korszerűsítésébe, amelyek kiemelkedő jelentőséggel bírnak az általános célú és üzleti repülés szempontjából;

14. bátorítja a tagállamokat, hogy ruházzanak be az általános célú és üzleti repülés területén a légi járművek üzemeltetéséhez és állomásoztatásához szükséges speciális infrastruktúrába;

15. bátorítja a tagállamokat, valamint a regionális és helyi hatóságokat, hogy valamennyi érintett felet vonják be az arra irányuló konzultációs folyamatba, hogy adott esetben jelöljenek ki potenciális vagy meglévő repülőtereket kifejezetten az általános célú és üzleti repülés céljaira; amennyiben megszűnt katonai repülőterekről van szó, akkor a konzultációba be kell vonni a katonai hatóságokat is;

16. rendkívül fontosnak tartja, hogy a kis és közepes méretű repülőterek körüli légtér övezetei alkalmasak legyenek az általános célú és üzleti repülés használói számára, valamint az ilyen övezeteket érintő bármilyen változást a használóival folytatott konzultáció előzze meg;

17. hangsúlyozza, hogy az üzleti repülés számára lehetőség szerint megfelelő hozzáférést kell biztosítani a nagyobb repülőterekhez annak érdekében, hogy összeköthessék a különböző európai régiókat Európa gazdasági központjaival és kéri a Bizottságot, hogy vizsgálja meg és 2009 végéig jelentse a Parlamentnek, hogy szükség van-e a jelenlegi résidő-kiosztási rendelet vonatkozó rendelkezéseinek kiigazítására;

2009. február 3., kedd

18. hangsúlyozza egy harmonizált megközelítés európai szintű kidolgozásának szükségességét a repülőtéri résidők és a járattervek közötti következetesség biztosítása érdekében, és felhívja a Bizottságot, hogy tegyen megfelelő javaslatokat erre vonatkozóan, valamint ösztönzi az európai repülőtér-koordinátorok részvételét e folyamatban;
19. arra számít, hogy a korszerű és innovatív technológiákat alkalmazó légiforgalom-irányítási rendszernek a SESAR közös vállalkozás keretében történő bevezetése hozzájárul az európai légtér felaprózódásának és előre jelzett túlszűfoltóságának leküzdéséhez, valamint hogy jelentősen növeli a légtérkapacitást, ami az összes légtérhasználó javára szolgál majd, beleértve az általános célú és üzleti repülést is;
20. hangsúlyozza azonban, hogy a SESAR programnak maradéktalanul figyelembe kell vennie az általános célú és üzleti repülés sajátosságait, és valódi előnyökkel kell szolgálnia az ágazat számára anélkül, hogy szükségtelen terheket róna rá;
21. úgy véli, hogy a célok között kell szerepelnie annak, hogy a látvarepülési szabályokat (VFR) használók felhasználóbarát és költséghatékony módon férhessenek hozzá a közlekedési, meteorológiai és repülési információkhoz;
22. ragaszkodik ahhoz, hogy az „egységes európai égboltra” vonatkozó jogszabályok és a SESAR program ne támasszon aránytalan és túl költséges technológiai követelményeket a VFR szerint üzemeltetett kis repülőgépekkel szemben, annak maradéktalan elismerése mellett, hogy minden, ellenőrzött légtérrel használó repülőgépnek rendelkeznie kell megfelelő szintű biztonsági berendezésekkel, mint pl. a helymeghatározó készülékek;

Környezeti fenntarthatóság

23. úgy véli, hogy az általános célú és üzleti repülés a CO₂-kibocsátás és zaj tekintetében kisebb hatást gyakorol a környezetre, mint a kereskedelmi célú légi fuvarozás;
24. szükségesnek tartja azonban a kibocsátások csökkentését annak ösztönzése révén, hogy a kisebb repülőgépek tisztább üzemanyagok használatával javítsák környezeti teljesítményüket, illetve a kutatás, technológiai fejlesztés és innováció támogatása révén; hangsúlyozza ezzel összefüggésben az olyan kezdeményezések fontosságát, mint a „Tiszta Égbolt” vagy a CESAR;
25. megállapítja, hogy az általános célú és üzleti repülés túlnyomó része nem tartozik a kibocsátáskereskedelmi rendszer repülésre történő kiterjesztésére irányuló irányelv hatálya alá;
26. azon a véleményen van, hogy a zajjal kapcsolatos kérdésekkel nemzeti és helyi szinten kell foglalkozni a szubsidiaritás elvének megfelelően, és úgy véli, hogy a zajtérképezés a számos eszköz egyike, amely kiegyensúlyozott módszert biztosít a repülőterek fejlesztésének biztosításához a helyi lakosokat terhelő jelentős zajszennyezés nélkül;

Egyéb kérdések

27. úgy véli, hogy a politikai döntéshozóknak megfelelő adatokkal és statisztikai információkkal kell rendelkezniük az általános célú és üzleti repülésre vonatkozóan ahhoz, hogy teljesen megértsék az ágazatot, és ezáltal megfelelően tudják azt szabályozni; ezért felhívja a Bizottságot és az Eurostatot, hogy a nemzetközi és európai adatgyűjtésre és -megosztásra vonatkozóan következetes megközelítést dolgozzon ki és alkalmazzon;
28. üdvözli, hogy a Bizottság pontosította a jogi fogalom meghatározásokat, többek között a résztulajdonlás fogalmát, és emlékeztet arra, hogy ezt a kérdést érintették a felülvizsgált EASA-rendeletben, valamint ezzel foglalkoznak a kapcsolódó végrehajtási szabályok is, amelyek jelenleg kidolgozás alatt állnak;

2009. február 3., kedd

29. felhívja a Bizottságot, hogy hozzon megfelelő intézkedéseket az EU általános célú és üzleti repüléshez kapcsolódó gyártóiparának a világpiachoz való hozzáférése megkönnyítésére;
30. elengedhetetlennek tartja az általános célú és az üzleti repülés érdekeinek az EU külső légi közlekedési politikája kidolgozása során történő figyelembevételét, különösen a transzatlanti járatok tekintetében;
31. felhívja a Bizottságot, hogy fokozza a repüléssel kapcsolatos kutatás, fejlesztés és innováció számára nyújtott támogatását, különösen azon kkv-k tekintetében, amelyek az általános célú és üzleti repülés céljára fejlesztenek és építenek repülőgépeket;
32. alapvető jelentőségűnek tartja a szabadidős és sportrepülés, valamint az európai repülőklubok támogatását, amelyek az egész repülési ágazat számára fontos szakértelemforrást jelentenek;
33. felhívja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe e légi közlekedési ágazatnak a pilóták szakképzésében játszott fontos szerepét, amely a jövőben is folytatódhat;
34. kéri a Bizottságot, hogy 2009 végéig tegyen jelentést a Parlamentnek az e határozatában feltárt kérdések terén tett előrehaladásról;

*
* *

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

Kereskedelmi hasznosítást megelőző beszerzés: az innováció serkentése a fenntartható, minőségi európai közszolgáltatások érdekében

P6_TA(2009)0037

Az Európai Parlament 2009. február 3-i állásfoglalása a kereskedelmi hasznosítást megelőző beszerzésről: az innováció serkentése a fenntartható, minőségi európai közszolgáltatások érdekében (2008/2139(INI))

(2010/C 67 E/03)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság 2007. december 14-i, a „Kereskedelmi hasznosítást megelőző beszerzés: az innováció serkentése a fenntartható, minőségi európai közszolgáltatások érdekében” című közleményére (COM(2007)0799) (a továbbiakban: „bizottsági közlemény”),
- tekintettel az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ HL L 134., 2004.4.30., 114. o.