

## **Üld- ja teenistusliku lennunduse säästvat tulevikku hõlmav kava**

**Euroopa Parlamendi 3. veebruari 2009. aasta resolutsioon üld- ja teenistusliku lennunduse säästvat tulevikku hõlmava kava kohta (2008/2134(INI))**

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse komisjoni 11. jaanuari 2007. aasta teatist „Üld- ja teenistusliku lennunduse säästvat tulevikku hõlmav kava” (KOM(2007)0869);
- võttes arvesse 25. juuni 2008. aasta ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EÜ) nr 552/2004, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja säästvust (KOM(2008)0388);
- võttes arvesse 25. juuni 2008. aasta ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 216/2008 lennuväljade, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/23/EÜ (KOM(2008)0390);
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi<sup>1</sup>;
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks,<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas<sup>3</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas<sup>4</sup>;
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet<sup>5</sup> (EASA määrus);
- võttes arvesse nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta<sup>6</sup> (teenindusaegade jaotamise määrus);
- võttes arvesse komisjoni 30. märtsi 2007. aasta määrust (EÜ) nr 375/2007, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse

---

<sup>1</sup> ELT L 8, 13.1.2009, lk 3.

<sup>2</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

<sup>3</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.

<sup>4</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

<sup>5</sup> ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

<sup>6</sup> EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1.

sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad<sup>1</sup>;

- võttes arvesse komisjoni 30. märtsi 2007. aasta määrust (EÜ) nr 376/2007, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta<sup>2</sup>;
  - võttes arvesse nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määrust (EÜ) nr 219/2007 ühissetevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks<sup>3</sup>;
  - võttes arvesse kulutõhusate väikeõhusõidukite (CESAR) projekti, mida rahastatakse teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse kuuenda raamprogrammi alusel;
  - võttes arvesse komisjoni 25. juuni 2008. aasta teatist nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Ühtne Euroopa taevas II: säästvama ja paremini toimiva lennunduse suunas” (KOM(2008)0389);
  - võttes arvesse komisjoni 24. jaanuari 2007. aasta teatist nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa lennujaamade läbilaskevõime, tõhususe ja ohutuse tegevuskava” (KOM(2006)0819);
  - võttes arvesse komisjoni 30. aprilli 2008. aasta teatist Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93 (ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta) kohaldamise kohta (muudetud)” (KOM(2008)0227);
  - võttes arvesse komisjoni 15. märtsi 2007. aasta teatist „Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) elluviimise projekti eduaruanne” (KOM(2007)0103);
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
  - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni arvamust (A6-0501/2008),
- A. arvestades, et üld- ja teenistusliku lennunduse alla kuuluvad mitmesugused õhusõidukitega seotud tegevused; arvestades, et see termin hõlmab kogu tsiviillennundustegevust, samuti nõude- või tasustatud tsiviillennutranspordiga seotud tegevust, välja arvatud äriline lennutransport;
- B. arvestades, et selle sektori alla kuuluvad ka väga mitmesugused kõrge väärtusega tegevused, nagu spetsiaalsed õhutööd (aerokartograafia, põllumajanduslikud lennud, tuletõrje, liiklusseire), õhutreeningud ja harrastuslennud;
- C. arvestades, et andmeid ja statistilist teavet üld- ja teenistusliku lennunduse kohta on

<sup>1</sup> ELT L 94, 4.4.2007, lk 3.

<sup>2</sup> ELT L 94, 4.4.2007, lk 18.

<sup>3</sup> ELT L 64, 2.3.2007, lk 1.

praegu ebapiisavalt;

- D. arvestades, et üld- ja teenistuslik lennundus on Euroopas tsiviillennunduse kõige kiiremini kasvav sektor; arvestades, et üld- ja teenistuslik lennundus täiendab kommertslennuettevõtjate pakutavat alalist lennutransporti ning toob sellega teatud sotsiaalset ja majanduslikku kasu, näiteks suurendades kodanike liikuvust, ettevõtete tootlikkust ja piirkondlikku ühtekuuluvust;
- E. arvestades, et üld- ja teenistusliku lennunduse majanduslik tähtsus kasvab, eriti Euroopa töötleva tööstuse jaoks, mis on oma turuosa maailmaturul pidevalt suurendanud ning millel on märkimisväärselt potentsiaali edasiseks kasvaks;
- F. arvestades, et ELi lennunduspoliitika on tavaliselt keskendunud ärilisele lennutranspordile, pööramata piisavalt tähelepanu üld- ja teenistusliku lennunduse kasvavale mõjule;
- G. arvestades, et ülimalt keerukate äriotstarbeliste õhusõidukite tegevuse reguleerimiseks mõeldud eeskirjad võivad tuua kaasa ebaproportsionaalse finants- ja regulatiivkoormuse väikeste eralennukite kasutajatele; arvestades, et seepärast on kõikidele ühe mõõdupuuga lähenemine ja ühetaoline eeskirjade jõustamine eri lennundussektorites osutunud teatud aspektides ebakohaseks;
- H. arvestades, et juurdepääs õhuruumile ja lennuväljadele on üld- ja teenistusliku lennunduse jaoks võtmeküsimus, kuna nõudluse ja läbilaskevõime vahel on üha suurenev lõhe; arvestades, et üld- ja teenistuslik lennundus konkureerib juurdepääsu saamiseks õhuruumile ja lennuväljadele üha laiemal lennundustööstusega;
- 1. tervitab üldjoontes komisjoni teatist üld- ja teenistusliku lennunduse kohta, kuna selles esitatakse kõnealust sektorit mõjutavate probleemide põhjalik analüüs ning määratletakse mitmed sobivad lähenemisviisid sektori erivajadustega tegelemiseks pideva dialoogi raamistikus kõikide sidusrühmadega;

### ***Proportsionaalne reguleerimine ja subsidiaarsus***

- 2. rõhutab vajadust võtta tulevaste õhutranspordipoliitika algatuste arendamisel arvesse üld- ja teenistusliku lennunduse huvisid ning eripära, et tugevdada selle konkurentsivõimet; sellega seoses kutsub komisjoni üles tagama proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõtete kohaldamist nii praeguste kui ka tulevaste lennundusega seotud õigusaktide väljatöötamisel ja rakendamisel;
- 3. tuletab komisjonile meelde vajadust teostada süstemaatiliselt eri segmentide kohta mõjuhindanguid, et diferentseerida õhuruumi kasutajate ja ettevõtjate eri kategooriaid mõjutavaid eeskirju, kui see on vajalik ja kui see ei vähenda ohutust;
- 4. kutsub komisjoni üles lennundusohutuse rakenduseeskirju vastu võttes tagama, et need oleksid vastava kategooria õhusõiduki ja käitamise keerukusega proportsionaalsed ja samaulatuslikud;
- 5. tervitab asjaolu, et hiljuti võeti vastu hooldusstandardid ärilise lennutranspordiga mittetegelevate õhusõidukite jaoks ja eeskätt õhusõidukite jaoks, mis ei ole klassifitseeritud kui "keerukad mootoriga õhusõidukid", ning peab seda heaks näiteks

proportsionaalsest reguleerimisest;

6. on seisukohal, et rakendamise etapis tuleb kasuks teatud paindlikkus, mis puudutab üldlennundust; usub, et seda aitaks saavutada teatud järelevalvevolituste delegeerimine spordi- ja harrastuslennunduse liitudele ja organisatsioonidele, kes on asjakohaste lennundusasutuste järelevalve all, ning tingimisel, et puudub huvide konflikt;
7. kutsub komisjoni üles uurima võimalust kehtestada teenistusliku lennunduse reisijatele lihtsustatud turvaprotseduuride ja julgeolekukontrolli kord, ilma et sellega mingil viisil kahjustataks nende julgeolekut ja ohutust;
8. soovib komisjonil hõlbustada parimate tavade vahetust väikeste ja keskmise suurusega lennujaamade julgeolekumeetmete kohta;

#### ***Lennujaama ja õhuruumi läbilaskevõime***

9. juhib tähelepanu, et üld- ja teenistuslikul lennundusel on üha raskem saada juurdepääsu mitte ainult peamistele, vaid ka piirkondlikele lennujaamadele, kuna ärilise lennutranspordi kasvava nõudluse tõttu on raskusi teenindusaegade ja parkimiskohtade kättesaadavusega;
10. nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid lahendaksid oma lennujaamade ametiasutuste kaudu neid probleeme, võttes meetmeid olemasoleva läbilaskevõime optimaalsemaks kasutamiseks parema planeerimise ja kaasaegse tehnoloogia kasutuselevõtu abil, nagu nähakse ette komisjoni tegevuskavas Euroopa lennujaamade läbilaskevõime, tõhususe ja ohutuse kohta ("komisjoni tegevuskava");
11. ootab ühenduse lennujaamade läbilaskevõime uue vaatluskeskuse nõuannet Euroopa lennujaamade võrgustiku läbilaskevõime parandamiseks vajalike meetmete väljatöötamise kohta ning eeldab, et vaatluskeskus omab tähtsat rolli komisjoni tegevuskava rakendamisel;
12. on veendunud, et helikopterid võivad olla oluliseks transpordivahendiks lennujaamade välisel alal lühikeste vahemaade puhul, ning nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid kaasaksid need oma läbilaskevõime suurendamise strateegiatesse;
13. julgustab liikmesriike ning piirkondlikke ja kohalikke asutusi investeerima väikeste ja keskmise suurusega lennujaamade moderniseerimisse ja ehitamisse, mis on üld- ja teenistusliku lennunduse jaoks väga olulised;
14. ergutab liikmesriike investeerima üld- ja teenistusliku lennunduse õhusõidukite käitamiseks ja hoidmiseks vajalikku eriinfrastruktuuri;
15. julgustab liikmesriike, piirkondlikke ja kohalikke asutusi kaasama kõiki huvitatud osapooli konsultatsiooniprotsessi, et anda vajaduse korral potentsiaalsed või olemasolevad lennujaamad just üld- ja teenistusliku lennunduse kasutusse; on arvamisel, et tegevuse lõpetanud sõjaväelennujaamade puhul tuleks konsultatsiooni kaasata sõjaväevõimud;
16. peab äärmiselt tähtsaks, et lennutsoon väikeste ja keskmise suurusega lennujaamade ümber oleks üld- ja teenistusliku lennunduse kasutajatele kohane ning et selliste

tsoonide suhtes tehtavatele muudatustele eelneks konsulteerimine selliste kasutajatega;

17. rõhutab, et teenistuslikule lennundusele tuleks võimalusel anda piisav juurdepääs peamistele lennujaamadele, et see saaks ühendada Euroopa piirkondi majanduskeskustega, ning nõuab, et komisjon uuriks, kas on vajadust kohandada kehtiva teenindusaegade jaotamise määrase asjakohaseid sätteid, ja koostaks Euroopa Parlamendile 2009. aasta lõpuks selle kohta aruande;
18. rõhutab vajadust töötada Euroopa tasandil välja ühtlustatud lähenemisviisi lennujaamade teenindusaegade ja lennuplaanide kooskõla tagamiseks; kutsub komisjoni üles esitama asjakohaseid meetmeid ning ergutab Euroopa lennujaamade koordinaatoreid selles küsimuses osalema;
19. loodab, et kaasaegsel tasemel ja innovaatilise tehnoloogiaga Euroopa lennuliikluse uue juhtimissüsteemi kasutuselevõtmine ühisettevõtte SESAR raamistikus aitab ületada Euroopa õhuruumi killustatust ja ennustatud ummikuid ning suurendab märkimisväärselt lennujaamade läbilaskevõimet, millest on kasu kõikidele õhuruumi kasutajatele, sealhulgas üld- ja teenistuslikule lennundusele;
20. rõhutab siiski, et SESAR programm peab täies ulatuses arvesse võtma üld- ja teenistusliku lennunduse eripära ja tooma sellele sektorile tegelikku kasu ilma seda tarbetult koormamata;
21. on seisukohal, et üks eesmärk peaks olema anda visuaallennureeglite kasutajatele juurdepääs liiklusele, meteoroloogilisele ja aeronautilisele teabele kasutajasõbralikul ja kulutõhusal viisil;
22. nõuab, et ei ühtset Euroopa taevast käsitlevad õigusaktid ega SESAR ei tooks kaasa ebaproportsionaalseid ja ülemäära kalleid tehnilisi nõudeid visuaallennureeglite järgi lendavate väikelennukite varustusele, nõustudes samas täielikult, et kõikidel kontrollitud õhuruumi kasutataval õhusõidukitel peavad olema piisavat ohutustaset tagavad vahendid, näiteks asukohamääramisseadmed;

### ***Keskkonnasäästlikkus***

23. on seisukohal, et üld- ja teenistuslikul lennundusel on võrreldes ärilise lennutranspordiga süsinikdioksiidi heitkoguste ja müra osas väiksem keskkonnamõju;
24. peab siiski vajalikuks vähendada heitkoguseid väikelennukite keskkonnanäitajate edasise parandamise teel puhtamate kütuste kasutamise ja teadusuuringute, tehnoloogia arengu ning innovatsiooni edendamise; rõhutab sellega seoses selliste algatuste nagu Clean Sky ja CESAR tähtsust;
25. märgib, et direktiiv, millega lisatakse lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi, ei hõlma suuremat osa üld- ja teenistuslikust lennundusest;
26. on seisukohal, et müra küsimusega tuleks tegeleda riiklikul ja kohalikul tasandil vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele, ning on arvamisel, et müra kaardistamine on tasakaalustatud meetodika saavutamise üks vahend lennujaamade arengu tagamiseks ilma olulise mürareostuseta kohalikele elanikele;

### ***Muud küsimused***

27. on seisukohal, et poliitikakujundajatel peab olema juurdepääs üld- ja teenistuslikku lennundust puudutavatele asjakohastele andmetele ja statistilisele teabele, et sellest sektorist täielikult aru saada ning suuta seda korralikult reguleerida; kutsub seepärast komisjoni ja EUROSTATi üles töötama välja ja rakendama süstemaatilist lähenemisviisi rahvusvaheliste ja Euroopa andmete kogumisele ja jagamisele;
28. tervitab komisjoni tegevust õiguslike määratluste, sealhulgas osalise omandi määratluse selgemaks muutmisel ning tuletab meelde, et seda küsimust käsitletakse muudetud EASA määruses ja sellega seotud rakenduseeskirjades, mis on praegu väljatöötamisel;
29. kutsub komisjoni üles võtma asjakohaseid meetmeid, et lihtsustada ELi üld- ja teenistusliku lennunduse töötleva tööstuse juurdepääsu maailmaturgudele;
30. peab vajalikuks, et ELi lennutranspordialase välispoliitika arendamisel võetaks arvesse üld- ja teenistusliku lennunduse huvisid, eriti seoses Atlandi-üleste lendudega;
31. kutsub komisjoni üles tugevdama toetust lennundusalasele teadus- ja arendustegevusele ning innovatsioonile, eriti väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate tegevusele, kes arendavad ja ehitavad üld- ja teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukeid;
32. peab äärmiselt tähtsaks spordi- ja harrastusliku lennunduse edendamist, samuti Euroopa lennuklubide edendamist, mis on terve lennundussektori jaoks professionaalsete oskuste oluline allikas;
33. palub komisjonil arvestada tähtsat rolli, mida see lennundussektor omab pilootide kutsealases koolituses praegu ja võib omada tulevikus;
34. nõuab, et komisjon esitaks Euroopa Parlamendile 2009. aasta lõpuks aruande käesolevas resolutsioonis toodud küsimuste lahendamisel saavutatud edu kohta;

o

o      o

35. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.