

# EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

---

*Dokument zasedanja*

**A6-0501/2008**

12.12.2008

## **POROČILO**

o agendi za trajnostni razvoj splošnega in poslovnega letalstva  
(2008/2134(INI))

Odbor za promet in turizem

Poročevalec: Luís Queiró

PR\_INI

## VSEBINA

	<b>Stran</b>
PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA.....	3
OBRAZLOŽITEV .....	6
MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO .....	6
IZID KONČNEGA GLASOVANJA V ODBORU .....	6

## PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

### o agendi za trajnostni razvoj splošnega in poslovnega letalstva (2008/2134(INI))

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 11. januarja 2007 o agendi za trajnostni razvoj splošnega in poslovnega letalstva (KOM(2007)0869),
- ob upoštevanju predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2008 o spremembah uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema (KOM(2008)0388),
- ob upoštevanju predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2008 o spremembah uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z letališči, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive Sveta 06/23/EGS (KOM(2008)0390),
- ob upoštevanju predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (KOM(2006)0818),
- ob upoštevanju uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba<sup>1</sup>, Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu<sup>2</sup> in Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu<sup>3</sup>,
- ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu<sup>4</sup> (uredba o Evropski agenciji za varnost v letalstvu),
- ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti<sup>5</sup> (uredba o dodeljevanju slotov),
- ob upoštevanju Uredbe Komisije (ES) št. 375/2007 z dne 30. marca 2007 o spremembi Uredbe (ES) št. 1702/2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter

---

<sup>1</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

<sup>2</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

<sup>3</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

<sup>4</sup> UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

<sup>5</sup> UL L 14, 22.1.1993, str. 1.

potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij<sup>1</sup>,

- ob upoštevanju Uredbe Komisije (ES) št. 376/2007 z dne 30. marca 2007 o spremembi Uredbe (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami<sup>2</sup>,
  - ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR)<sup>3</sup>,
  - ob upoštevanju projekta za stroškovno učinkovit mali zrakoplov (CESAR) v okviru šestega okvirnega programa za raziskave in tehnološki razvoj,
  - ob upoštevanju sporočila Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu socialno-ekonomskemu odboru in Odboru regij z dne 25. junija 2008 z naslovom „Enotno evropsko nebo II: v smeri trajnostnega in uspešnejšega letalstva“ (KOM(2008)0389),,
  - ob upoštevanju sporočila Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom „Akcijski načrt za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi“ (KOM(2006)0819),
  - ob upoštevanju sporočila Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 30. aprila 2008 o izvrševanju uredbe (EGS) št. 95/93 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti, kakor je bila spremenjena, (KOM(2008)0227),
  - ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 2. marca 2007 z naslovom „Stanje napredovanja projekta za uresničitev nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR)“ (KOM(2007)0103),
  - ob upoštevanju člena 45 svojega poslovnika,
  - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenja Odbora za industrijo, raziskave in energetiko (A6-0501/2008),
- A. ker splošno in poslovno letalstvo obsega številne zrakoplovne dejavnosti; ker termin zajema vse operacije civilnih zrakoplovov, razen komercialnega zračnega prometa, pa tudi operacije v civilnem zračnem prometu na zahtevo in za plačilo,
- B. ker ta sektor obsega tudi zelo raznolike dejavnosti velike vrednosti, kot so specializirana dela v zraku (zračna kartografija, poleti za kmetijske namene, gašenje požarov, nadzorovanje prometa), usposabljanje pilotov in rekreacijsko letenje,
- C. ker trenutno primanjkuje informacij in statističnih podatkov o splošnem in poslovnem

---

<sup>1</sup> UL L 94, 4.4.2007, str. 3.

<sup>2</sup> UL L 94, 4.4.2007, str. 18.

<sup>3</sup> UL L 64, 2.3.2007, str. 1.

letalstvu,

- D. ker je splošno in poslovno letalstvo najhitreje rastoči segment civilnega letalstva v Evropi; ker splošno in poslovno letalstvo dopolnjuje redni zračni promet, ki ga izvajajo komercialni letalski prevozniki, in daje tako specifične družbene in ekonomske koristi, kot so denimo povečana mobilnost državljanov, produktivnost podjetij in boljše regionalno povezovanje,
  - E. ker ima splošno in poslovno letalstvo vse večji gospodarski pomen zlasti za evropsko proizvodnjo, ki stalno povečuje delež na svetovnem trgu in ima velike možnosti za nadaljnjo rast,
  - F. ker se je letalska politika EU tradicionalno osredotočala na komercialni zračni promet, ni pa ustrezno upoštevala vse večjega vpliva te politike na splošno in poslovno letalstvo,
  - G. ker predpisi, katerih namen je urejati upravljanje zelo zapletenih komercialnih zrakoplovov, lahko nesorazmerno finančno in regulativno obremenijo upravljavce malih zasebnih zrakoplovov; ker sta se zato enak pristop za vse in enako izvrševanje predpisov za različne sektorje letalstva v nekaterih pogledih izkazala za neprimerna,
  - H. ker je dostop do zračnega prostora in letališč ključno vprašanje za splošno in poslovno letalstvo, saj se razmak med povpraševanjem in zmožnostjo povečuje; ker splošno in poslovno letalstvo vse bolj konkurira s širšo letalsko panogo za dostop do zračnega prostora in letališč,
1. pozdravlja sporočilo Komisijo o splošnem in poslovnem letalstvu, saj smiselno analizira težave, s katerimi se spopada ta sektor, in nudi številne primerne pristope za zadovoljevanje specifičnih potreb tega sektorja v okviru stalnega dialoga med vsemi zainteresiranimi stranmi;

### ***Sorazmerna ureditev in subsidiarnost***

2. poudarja potrebo po upoštevanju interesov in posebnosti splošnega in poslovnega letalstva pri razvoju prihodnjih pobud v okviru politike zračnega prometa, da se poveča njegova konkurenčnost; v zvezi s tem poziva Komisijo, naj zagotovi izvajanje načel sorazmernosti in subsidiarnosti pri načrtovanju in izvrševanju tako obstoječe kot prihodnje zakonodaje o letalstvu;
3. opozarja Komisijo, da je treba sistematično izvajati segmentirane ocene učinka, da se omogoči raznolikost ureditev, ki vplivajo na različne kategorije podjetij in uporabnikov zračnega prostora, če je to potrebno in v kolikor to ne ogroža varnosti;
4. poziva Komisijo, naj ob sprejemanju izvedbenih ukrepov o varnosti v letalstvu zagotovi, da so ti sorazmerni in primerni glede na zapletenost različnih kategorij zrakoplovov in operacij;
5. pozdravlja nedavno prilagoditev standardov vzdrževanja za zrakoplove, ki niso vključeni v komercialni zračni promet, in zlasti za zrakoplove, ki ne spadajo v kategorijo

„kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon“, saj gre za dober primer sorazmerne ureditve;

6. meni, da bi glede splošnega letalstva bila zaželeno določena mera prilagodljivosti na stopnji izvrševanja; to bi bilo mogoče doseči z zaupanjem nekaterih nadzorstvenih pooblastil društvom in organizacijam za športno in rekreacijsko letalstvo, ob primernem nadzoru ustrezne uprave za letalstvo in če ni navzkrižja interesov;
7. poziva Komisijo, naj preuči možnost določitve poenostavljenih varnostnih in kontrolnih postopkov za potnike v poslovnem letalstvu, ne da bi bili kakor koli ogroženi njihova varnost in zaščita;
8. predlaga, da Komisija olajša izmenjavo najboljše prakse o varnostnih ukrepih na majhnih in srednje velikih letališčih;

### ***Zmogljivost letališč in zračnega prostora***

9. izpostavlja, da je za splošno in poslovno letalstvo vse težje dostopati ne le do večjih, ampak tudi do regionalnih letališč, saj vse večje povpraševanje komercialnega zračnega prometa ustvarja pritisk na razpoložljivost slotov in parkirnih mest;
10. poziva Komisijo in države članice, naj se s pomočjo svojih letaliških organov spopadejo s temi težavami tako, da uvedejo ukrepe za optimizacijo uporabe obstoječih zmogljivosti z boljšim načrtovanjem in z uporabo moderne tehnologije, kot predvideva akcijski načrt Komisije za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi („akcijski načrt Komisije“);
11. čaka nasvet nove opazovalnice Skupnosti za zmogljivost letališč glede razvoja ukrepov, da bi se izboljšala zmogljivost evropskega letališkega omrežja, in pričakuje, da bo imela opazovalnica pomembno vlogo pri izvajanju akcijskega načrta Komisije;
12. meni, da so helikopterji lahko pomembno sredstvo za povezovanje na kratkih razdaljah med letališči ter poziva Komisijo in države članice, naj jih vključijo v strategije za povečanje zmogljivosti;
13. spodbuja države članice ter regionalne in lokalne organe, naj vlagajo v posodobitev in izgradnjo majhnih in srednje velikih letališč, ki so zelo pomembna za splošno in poslovno letalstvo;
14. spodbuja države članice, naj vlagajo v posebno infrastrukturo, potrebno za delovanje in namestitve zrakoplovov na področju splošnega in poslovnega letalstva;
15. spodbuja države članice ter regionalne in lokalne organe, naj v postopek posvetovanja vključijo vse zainteresirane strani, da se možna ali obstoječa letališča po potrebi namenijo zgolj za potrebe splošnega in poslovnega letalstva; kadar gre za opuščena vojaška letališča, bi morali biti v posvetovanje vključeni vojaški organi;
16. meni, da je izredno pomembno, da določanje koridorjev zračnega prostora pri majhnih in

srednje velikih letališčih ustreza uporabnikom splošnega in poslovnega letalstva in da je pred vsakršnimi spremembami teh območij potrebno posvetovanje z uporabniki;

17. poudarja, da bi bilo treba poslovnemu letalstvu omogočiti primeren dostop do večjih letališč, kadar je to mogoče, da bi evropske regije lahko povezali z njihovimi gospodarskimi središči; in zahteva, da Komisija do konca leta 2009 pripravi poročilo za Parlament o tem, ali je treba prilagoditi določbe obstoječe uredbe o dodelitvi slotov;
18. poudarja potrebo po razvoju usklajenega pristopa za zagotovitev doslednosti med letališkimi sloti in načrti letov na evropski ravni, poziva Komisijo, naj predlaga ustrezne ukrepe, in v zvezi s tem spodbuja sodelovanje evropskih letaliških koordinatorjev;
19. pričakuje, da bo uvedba sistema upravljanja zračnega prometa s sodobnimi in inovativnimi tehnologijami v okviru skupnega podjetja SESAR prispevala k boju proti razdrobljenosti evropskega zračnega prostora in njegove predvidene prezasedenosti ter znatno povečala zmogljivost zračnega prostora, kar bo ugodno za vse uporabnike zračnega prostora, vključno s splošnim in poslovnim letalstvom;
20. vseeno poudarja, da mora program SESAR v celoti upoštevati posebnosti splošnega in poslovnega letalstva ter prispevati prave koristi temu sektorju, ne da bi ga nepotrebno obremenjeval;
21. meni, da bi eden od ciljev moral biti, da se uporabnikom pravil vizualnega letenja nudi dostop do prometnih, vremenskih in letalskih informacij na uporabnikom prijazen in stroškovno učinkovit način;
22. vztraja, naj zakonodaja o enotnem evropskem nebu in pobuda SESAR ne vodita do nesorazmernih in predragih tehnoloških zahtev za majhne zrakoplove, ki so upravljani v skladu s pravili vizualnega letenja, pri tem pa se popolnoma zaveda, da morajo imeti vsi zrakoplovi, ki uporabljajo nadzorovan zračni prostor, opremo, ki bo zagotovila ustrezno raven varnosti, kot so na primer naprave za pozicioniranje;

### ***Trajnostni razvoj okolja***

23. meni, da glede emisij CO<sub>2</sub> in hrupa splošno in poslovno letalstvo v primerjavi s komercialnim zračnim prometom nima velikega vpliva na okolje;
24. meni, da je vseeno treba zmanjšati emisije, in sicer z izboljšanjem okoljske zmogljivosti manjših zrakoplovov z uporabo čistejšega goriva in s spodbujanjem raziskav, tehnološkega razvoja in inovacij; v zvezi s tem poudarja pomen pobud, kot sta Čisto nebo in CESAR;
25. ugotavlja, da večina splošnega in poslovnega letalstva ne sodi v področje uporabe predloga Komisije za razširitev sistema za trgovanje s pravicami do emisij na letalstvo;
26. meni, da bi se s težavo glede hrupa bilo treba spopasti na nacionalni in lokalni ravni v skladu z načelom subsidiarnosti, in meni, da je kartiranje hrupa eno izmed orodij za omogočanje uravnotežene metodologije za zagotavljanje razvoja letališč brez povzročanja

znatnega onesnaževanja s hrupom za lokalne prebivalce;

### ***Druga vprašanja***

27. meni, da morajo oblikovalci politike imeti na razpolago ustrezne informacije in statistične podatke o splošnem in poslovnem letalstvu, da bodo lahko v celoti razumeli delovanje sektorja in ga bodo lahko na primeren način regulirali; zato poziva Komisijo in Eurostat, naj razvijeta in uporabita sistematičen pristop do zbiranja in izmenjave mednarodnih in evropskih podatkov;
28. pozdravlja pojasnilo Komisije o pravnih opredelitvah, vključno z opredelitvijo delnega lastništva, in ponovno opozarja, da je to vprašanje obravnavano v revidirani uredbi o Evropski agenciji za varnost v letalstvu in v s tem povezanimi izvedbenih določbah, ki so trenutno v pripravi;
29. poziva Komisijo, naj sprejme ustrezne ukrepe za olajšanje dostopa splošnega in poslovnega letalstva EU do svetovnih trgov;
30. meni, da je pri razvoju zunanje letalske politike EU treba upoštevati interese splošnega in poslovnega letalstva, zlasti glede čezatlantskih letov;
31. poziva Komisijo, naj poveča podporo za raziskave, razvoj in inovacijo letalstva, zlasti s strani malih in srednjih podjetij, ki razvijajo in proizvajajo zrakoplove za splošno in poslovno letalstvo;
32. meni, da je spodbujanje rekreacijskega in športnega letalstva in evropskih letalskih klubov bistveno, saj predstavljajo pomemben vir znanja in spretnosti za ves letalski sektor;
33. poziva Komisijo, naj upošteva pomembno vlogo, ki jo ima letalski sektor in jo bo imel še naprej pri razvoju poklicnega usposabljanja za pilote;
34. zahteva, da Komisija do konca leta 2009 Evropskemu parlamentu poroča o doseženem napredku glede vprašanj, opredeljenih v tem poročilu.

o

o o

35. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji ter vladam in parlamentom držav članic.



## OBRAZLOŽITEV

### Uvod

Poleg komercialnega zračnega prometa obstajajo številne raznolike aktivnosti civilnega letalstva. Vključujejo letenje za rekreacijske in poslovne namene ter za namen osebnega prevoza. Vrste dejavnosti se med seboj zelo razlikujejo, saj vključujejo tako rekreacijsko letenje z zrakoplovi brez pogona kot zapletene operacije visoko zmogljivih poslovnih zrakoplovov in specializirana dela v zraku. Sporočilo Komisije te dejavnosti poimenuje „splošno in poslovno letalstvo“. Področje delovanja tako zajema vse operacije civilnih zrakoplovov, razen komercialnega zračnega prometa, pa tudi operacije v civilnem zračnem prometu na zahtevo in za plačilo.

Doslej ta sektor ni bil obravnavan na ravni Skupnosti, saj se je razvoj enotnega letalskega trga EU osredotočal na komercialni zračni promet. Razširitev pristojnosti Skupnosti na varnost v letalstvu, upravljanje zračnega prometa in okoljska vprašanja pa je vse pomembnejše za splošno in poslovno letalstvo. Istočasno gre za hitro rastoč sektor letalstva, tako glede obsega prometa kot tudi glede gospodarskega pomena.

### Pomen splošnega in poslovnega letalstva

Splošno in poslovno letalstvo je najhitreje rastoči segment civilnega letalstva v Evropi. Glede na ocene trenutno obstaja med 30.000 in 50.000 zrakoplovov splošnega letalstva na motorni pogon. V zvezi s poslovnim letalstvom Eurocontrol pričakuje, da se bo število poslovnih zrakoplovov (vključno z zelo lahкими zrakoplovi) do leta 2017 podvojilo na 3500. Leta 2006 je splošno in poslovno letalstvo predstavljalo približno 9 % vsega zračnega prometa, ki ga je registriral Eurocontrol, obseg prometa v tem segmentu pa se povečuje dvakrat hitreje kot preostali promet.

Treba je tudi priznati, da evropsko splošno in poslovno letalstvo zagotavlja specifične družbene in ekonomske koristi. Splošno in poslovno letalstvo s tem, ko nudi prilagodljive prevoze s točke na točko, vključno na letališča, na katera ne letijo letalske družbe, povečuje mobilnost državljanov, produktivnost podjetij in regionalno povezanost. Nadalje dela v zraku nudijo bistvene storitve na področjih, kot so kmetijstvo, gradbeništvo, fotografija ali operacije iskanja in reševanja. Rekreacijsko in športno letalstvo prispeva tudi k razvoju letalskih spretnosti, ki so ključne za panogo.

Upoštevati je treba tudi gospodarsko vrednost sektorja samega in njegove možnosti za nadaljnjo rast. To velja zlasti za evropsko letalsko industrijo, saj približno 75 % vseh vrst certifikatov, ki jih izda Evropska agencija za varnost v letalstvu, spada v kategorijo splošnega in poslovnega letalstva. Evropska industrija stalno povečuje svoje delež na svetovnem trgu splošnega in poslovnega letalstva in sedaj ta delež znaša približno 16 %.

### Politika EU o splošnem in poslovnem letalstvu

Komisija v svojem sporočilu poudarja potrebo po obravnavanju posebnosti splošnega in poslovnega letalstva in v zvezi s tem opredeljuje številna ključna vprašanja. Poročevalec

soglaša z izborom področij, ki jih je treba dodatno preučiti, in želi dodatno pojasniti spodaj naštetih točke:

### Zbiranje podatkov

Očitno je, da mora biti temeljni sklop podatkov o splošnem in poslovnem letalstvu, vključno s podatki o varnosti, dostopen oblikovalcem evropske politike. Poročevalec soglaša, da trenutno primanjkuje ustreznih statističnih podatkov in bi zato podprl bolj sistematičen pristop k zbiranju in izmenjavi podatkov, zato da v Skupnosti zavlada večje razumevanje za ta sektor.

### Sorazmerna ureditev

Ob vse večji regulativni dejavnosti EU v letalskem sektorju v zadnjih letih so se pokazale omejitve ureditve, ki je enaka za vse, in enotnega izvrševanja ureditve v različnih letalskih sektorjih. Na primer predpis, katerega namen je urejati upravljanje zelo zapletenih komercialnih zrakoplovov, lahko nesorazmerno finančno in regulativno obremeni upravljavce malih zasebnih zrakoplovov z enim motorjem. Splošno in poslovno letalstvo v Evropi večinoma zajema letala v zasebni lasti ter mala in srednja podjetja, ki imajo omejena sredstva za prilagajanje stalnim regulativnim spremembam.

Poročevalec zato podpira Komisijo pri namenu, da strogo nadzira izvajanje načela sorazmernosti tako v postopku oblikovanja politike in predpisov kot tudi pri dejanskem izvrševanju zakonodaje na področju letalstva. To med drugim pomeni, da je treba izvesti segmentirano oceno učinka, da se zagotovi različno ureditev za različne kategorije podjetij in uporabnikov zračnega prostora, če je to primerno. Komisija bi torej morala uvesti postopek, s pomočjo katerega bi se samodejno ocenjeval učinek veljavne in načrtovane zakonodaje EU na različne segmente splošnega in poslovnega letalstva. Istočasno pa je treba zagotoviti, da „sorazmerna ureditev“ ne ogrozi varnosti prebivalstva.

Ključno vprašanje za sektor splošnega in poslovnega letalstva je, kako se bo načelo sorazmernosti izvrševalo v praksi. V splošnem temeljna uredba o Evropski agenciji za varnost v letalstvu in predlog Komisije za njeno spremembo predvidevata možnost, da se sprejmejo prilagodljive sorazmerne izvedbene določbe v zvezi z različnimi vrstami operacij in zrakoplovov. V zvezi s tem bi bilo treba predvideti posebna merila ali izjeme od certificiranja za nekatere vrste operacij, pri katerih ni razlogov varnostne narave ali v javnem interesu, ki bi upravičevali tak postopek.

V zvezi z nekomercialnim letalstvom poročevalec pozdravlja nedavno sprejetje ukrepov za prilagoditev določb o plovnosti<sup>1</sup> po oceni učinka, ki jo je izvedla Evropska agencija za varnost v letalstvu in v kateri je bilo ugotovljeno, da so določbe prestroge za to panogo. Prilagoditev teh zahtev je dober primer sorazmerne ureditve, ki ne ogroža varnosti.

Glede varnostnih določb bo zahteve za poslovno letalstvo morda treba prilagoditi. V nasprotju z velikimi prevozniki so potniki prevozniku navadno znani. Zato je morda primerno, da se določijo poenostavljeni varnostni postopki in pregledi v skladu z načelom sorazmernosti, ne da bi se ob tem ogrozila varnost potnikov.

---

<sup>1</sup> Revizija uredb (ES) št. 1702/2003 in 2042/2003

## Zmogljivost letališč in zračnega prostora

Dostop do zračnega prostora in letališč je ključno vprašanje za splošno in poslovno letalstvo. Kakor je poudarjeno v sporočilu Komisije, se Evropa sooča z vse večjim razkorakom med zmogljivostjo in povpraševanjem, saj obseg prometa še vedno raste. Splošno in poslovno letalstvo zato vse bolj konkurira s širšo letalsko panogo za dostop do zračnega prostora in letališč.

### a.) Letališča in aerodromi

Pogosto je za splošno in poslovno letalstvo zelo težko dostopati do letaliških vozlišč. Večina flote splošnega in poslovnega letalstva zato v glavnem uporablja (sekundarna) regionalna letališča. To je omogočilo vzpostavitev omrežja z več kot 80.000 pari mest, ki povezuje različne evropske regije. Vendar se v sektorju splošnega in poslovnega letalstva ne povečuje zaskrbljenosti samo v zvezi z dostopom do velikih mednarodnih letališč, temveč vse bolj tudi do regionalnih letališč, saj vse večje povpraševanje sektorja komercialnega zračnega prometa ustvarja pritisk na razpoložljivost slotov za vzlet in pristaneke za neredne prevoznike, pa tudi na razpoložljivost parkirnih mest za zrakoplove. Zato je za polete splošnega in poslovnega letalstva vse težje dobiti slope ob zaželenem času, njihovi poleti pa so lahko pomembni za gospodarstvo regije v okolici tega letališča.

Poročevalec pozdravlja prizadevanja Komisije, da se spopade s temi težavami v okviru akcijskega načrta za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi.<sup>1</sup> Zlasti soglaša, da bo za zadovoljitev potreb splošnega in poslovnega letalstva treba optimizirati izkoristek obstoječih zmogljivosti, vključno z uporabo za to namenjene infrastrukture. Moderna tehnologija, kot so vremenske napovedi z avtomatskih postaj, storitve zračnega prometa brez posadke in vključitev globalnih navigacijskih satelitskih sistemov v postopke upravljanja zračnega prometa, bi se tudi lahko izkazala za koristno.

Glede na njihov prevladujoči vpliv na splošno in poslovno letalstvo bi se morala spodbujati izgradnja in posodobitev majhnih in srednje velikih letališč, države članice pa bi bilo treba spodbujati, da vlagajo v ta sektor. Poročevalec vseeno meni, da bi bilo treba tudi poslovnemu letalstvu dati ustrezen dostop do večjih letališč in mu tako omogočiti, da evropske regije poveže z njihovimi gospodarskimi središči. V zvezi s tem bi morala Komisija preučiti, ali veljavna uredba o dodeljevanju slotov<sup>2</sup> predvideva pravičen, sorazmeren in enak dostop do letališč EU za neredne prevoznike. Nadalje bi lahko bilo koristno, da se na evropski ravni razvije in vzpostavi sklop usklajenih določb in postopkov za zagotovitev usklajenosti med letališkimi sloti in načrti letov.

### b.) Zračni prostor

Zmogljivost zračnega prostora je za splošno in poslovno letalstvo enako pomembna. V zvezi s tem poročevalec poudarja pomen institucionalnih in tehnoloških reform v okviru enotnega evropskega neba in skupnega podjetja SESAR, od katerih se pričakuje, da bosta prinesla koristi na področjih varnosti, stroškov in učinkovitosti za vse uporabnike zračnega prostora,

---

<sup>1</sup> KOM (2006) 819

<sup>2</sup> Uredba (EGS) 95/93

vključno s splošnim in poslovnim letalstvom. Cilj pobude SESAR je med drugim potrojitev zmogljivosti s pomočjo izboljšanja upravljanja zračnega prometa.

Zainteresirane strani (zlasti iz športnega in rekreacijskega letalstva) so izrazile zaskrbljenost zlasti v zvezi s širitvijo nadzorovanega zračnega prostora na račun nenadzorovanega zračnega prostora, v katerem se odvija znaten del aktivnosti splošnega in poslovnega letalstva. Nadalje se poudarja, da SESAR ne bi smel voditi do nesorazmernih zahtev glede opreme za manjše zrakoplove, večina katerih se zanaša na načelo „zaznavanja in izogibanja“. V številnih primerih obstajajo enostavne alternative z znatno boljšim razmerjem med stroški in koristmi.

Poročevalec meni, da bi morala enotno evropsko nebo in SESAR v celoti upoštevati posebnosti sektorja splošnega in poslovnega letalstva in se odzvati na njegove skrbi. Poleg tega bi bilo treba zagotoviti, da sektor dobi dejanske koristi, ne da bi se ga po nepotrebnem obremenilo. Treba je denimo omogočiti dostop do temeljnih vremenskih podatkov, službe za informiranje o letih in letalskih informacij na uporabniku prijazen in stroškovno učinkovit način.

### Trajnostni razvoj okolja

Prej opisane koristi splošnega in poslovnega letalstva je treba izravnati z okoljskim vplivom, zlasti glede emisij, ki prispevajo k podnebnim spremembam in hrupu. Istočasno je treba priznati, da je splošen vpliv majhnih zrakoplovov glede emisij CO<sub>2</sub> in hrupa veliko manjši od vpliva zrakoplovov za komercialni zračni promet.

Vpliv letalstva na podnebne spremembe je deloma obravnavan v predlogu Komisije za razširitev sistema za trgovanje s pravicami do emisij na letalstvo. Večina splošnega in poslovnega letalstva pa bi ostala zunaj področja uporabe predloga. Za vse, ki so zajeti v predlogu (tj. omejeno število poslovnih letalskih prevoznikov), bi moral sistem biti načrtovan tako, da bi zmanjšali njihove upravne stroške in preprečili izkrivljanje konkurence med njimi in drugimi oblikami komercialnega zračnega prometa. Glede hrupa, poročevalec meni, da bi se bilo treba v skladu z načelom subsidiarnosti s tem vprašanjem spopasti na nacionalni in celo lokalni ravni.

Poročevalec poudarja, da je kljub znatnemu napredku v zadnjem desetletju (tako glede plinskih emisij kot tudi hrupa) treba prijaznost manjših zrakoplovov do okolja dodatno povečati. Zato je treba spodbujati raziskave in tehnološki razvoj s pomočjo pobud, kot sta Čisto nebo in CESAR. Pričakuje se, da bo tudi SESAR povečal prijaznost letalstva do okolja. Ambiciozen cilj pobude je zmanjšati vpliv posamičnega leta na okolje za 10 % s pomočjo nove tehnologije in revidiranih postopkov upravljanja zračnega prometa.

5.11.2008

## **MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO**

za Odbor za promet in turizem

o agendi za trajnostni razvoj splošnega in poslovnega letalstva  
(2008/2134(INI))

Pripravljaivec mnenja: Daniel Caspary

### **POBUDE**

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko poziva Odbor za promet in turizem, kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

1. priznava potrebo po pristopu po meri za splošno in poslovno letalstvo zaradi njegove drugačne narave v primerjavi s sektorjem komercialnega zračnega prometa; pozdravlja sporočilo Komisije, ki ponuja sistematičen pregled sektorja;
2. poudarja pomen sorazmernega regulativnega pristopa, ki upošteva potrebe malih in srednje velikih podjetij, dejavnih v tem sektorju;
3. poziva Komisijo, naj razjasni opredelitve strukturnih elementov splošnega in poslovnega letalstva ter uskladi razlago pravno zavezujočih opredelitev iz mednarodnih in nacionalnih predpisov in predpisov Skupnosti;
4. poudarja potrebo po več raziskavah v okviru sedmega okvirnega programa o novih vrstah zrakoplovov, ki so energetske učinkovitejši in okolju prijaznejši; dodatno poudarja potrebo po raziskavah tehnologij za zmanjševanje hrupnosti in za upravljanje zračnega prometa;
5. ugotavlja, da manjši zrakoplovi niso vključeni v prihodnji sistem trgovanja z emisijami, vendar sektor razvija prostovoljen mehanizem poravnave za ogljik; obžaluje, da je zasnova sistema trgovanja z emisijami diskriminatorna do poslovnega letalstva, in sicer tako, da komercialnim letalskim prevoznikom dodeljuje brezplačne pravice do emisije, poslovni letalski prevozniki pa so v praksi prisiljeni v nakup skoraj 100 % pravic, ki jih v okviru sistema potrebujejo na trgu;
6. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bo prihodnja ureditev skladna s pravili poglavitnih

trgovinskih partnerjev EU; nadalje poziva Komisijo, naj si močno prizadeva za boljši dostop do trgov v tretjih državah, ki bo podjetjem iz EU omogočil povečanje njihovega tržnega deleža v svetovnem merilu in spodbudil industrijsko proizvodnjo v EU;

7. poudarja pomen poštenega dostopa do letališke infrastrukture in zračnega prostora za poslovne letalske prevoznike; opozarja, da je oblikovanje enotnega evropskega neba nujno, da bi prišli do koristi za okolje ter prihrankov zaradi večje učinkovitosti za prevoznike in potnike;
8. izpostavlja vse pogostejše omejitve zmogljivosti na glavnih letališčih za uporabnike zračnega prostora v tem sektorju ter iz tega razloga poziva Komisijo in države članice, naj poiščejo primerna sredstva za optimiranje in povečanje zmogljivosti regionalnih in lokalnih letališč.

## IZID KONČNEGA GLASOVANJA V ODBORU

<b>Datum sprejetja</b>	4.11.2008
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: 41 -: 2 0: 1
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, David Hammerstein, Rebecca Harms, Mary Honeyball, Romana Jordan Cizelj, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Atanas Papanicolas, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Amalia Sartori, Andres Tarand, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Pilar Ayuso, Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Daniel Caspary, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Juan Fraile Cantón, Neena Gill, Robert Goebbels, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gunnar Hökmark, Pierre Pribetich, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Ţicău, Vladimir Uručev, Lambert van Nistelrooij

## IZID KONČNEGA GLASOVANJA V ODBORU

<b>Datum sprejetja</b>	2.12.2008
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: 28 -: 4 0: 1
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Lars Wohlin
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Luigi Cocilovo, Jas Gawronski, Lily Jacobs