



4.11.2015

ÁLLÁSFOGLALÁSRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

benyújtva a Bizottság nyilatkozatát követően
az eljárási szabályzat 123. cikkének (2) bekezdése alapján
az elfogadandó légi közlekedési csomagról
(2015/2933(RSP))

Roberts Zile, Jacqueline Foster
az ECR képviselőcsoport nevében

Az Európai Parlament állásfoglalása az elfogadandó légi közlekedési csomagról (2015/2933(RSP))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat (átdolgozás) kapcsán 2014. március 12-én első olvasatban elfogadott álláspontjára¹,
 - tekintettel a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a légi-navigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat kapcsán 2014. március 12-én első olvasatban elfogadott álláspontjára²,
 - tekintettel az Európai Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikájáról – a jövőbeli kihívások kezeléséről szóló, 2013. július 2-i állásfoglalására³,
 - tekintettel „A Bizottság 2015. évi munkaprogramja – Új kezdet” című közleményre (COM(2014)0910),
 - tekintettel eljárási szabályzata 123. cikkének (2) bekezdésére,
- A. mivel a Bizottság legújabb adatai szerint a légi közlekedési ágazat összességében véve alapvető szerepet játszik az EU gazdaságában és a foglalkoztatásban, mivel közvetlenül és közvetve 5,1 millió munkahelyet biztosít, és az EU GDP-jéhez több mint 2,4%-kal járul hozzá;
- B. mivel az Eurostat adatai szerint 2014-ben a légi utasok száma az EU-ban 879,4 millió tett ki, ami 4%-os növekedést jelent 2013 és 2014 között⁴;
- C. mivel az uniós légitársaságok versenyképességének számos belső és külső kihívással kell szembenéznie;
- D. mivel az EU és tagállamai különböző jogi és pénzügyi szabályokat írtak elő, amelyek egyoldalúan növelték az európai légi közlekedési ágazat terheit (Unión belüli kibocsátáskereskedelmi rendszer, nemzeti adók, az üzemórák korlátozása);
- E. mivel a Bizottság 2015 végéig kívánja benyújtani a légi közlekedési csomagot, amely azonosítja az uniós légi közlekedési ágazat előtt álló kihívásokat;
1. úgy véli, hogy a légi közlekedési csomagnak javítania kell az ágazat versenyképességét és hosszú távú stratégiát kell előírnia az európai légi közlekedés számára;

¹ Elfogadott szövegek, P7_TA(2014)0220.

² Elfogadott szövegek, P7_TA(2014)0221.

³ Elfogadott szövegek, P7_TA(2013)0290.

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Thousand_passengers_carried_monthly_data_2013-2014.png

2. felszólítja a Bizottságot, hogy a légi közlekedési csomag kidolgozása során vegye figyelembe a SES2+, valamint a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok kapcsán az Európai Parlament által első olvasatban elfogadott, fent említett álláspontokat;
3. hangsúlyozza, hogy a repülőgépipar jelentős mértékben hozzájárul az EU növekedéséhez és a foglalkoztatáshoz, szorosan kapcsolódik az uniós légi közlekedési ágazat versenyképességéhez (növekvő export, tisztább technológiák, az egységes európai égbolt légiforgalmi szolgáltatási kutatása (SESAR), az egységes európai égbolt, és a kétoldalú repülésbiztonsági megállapodások – az esettől függően), és forgalma mintegy évi 100 milliárd euró, továbbá körülbelül 500 000 munkahelyet biztosít közvetlenül; ezért proaktív politikák bevezetését kéri a repülőgépipar támogatása és fejlesztése érdekében;
4. hangsúlyozza, hogy az innováció a versenyképes európai légi közlekedési ágazat előfeltétele; ezért azt ajánlja, hogy a Bizottság és a tagállamok támogassák az innovációt az olyan területeken, mint a légiforgalmi irányítás, a távirányított légi járműrendszerek, az alternatív üzemanyagok, a repülőtéri biztonság, az új üzleti modellek és az integrált jegykiadás;
5. felhívja a tagállamokat, hogy fogadjanak el proaktív politikákat a kiegészítő kapacitások és az összeköttetések terén azzal a céllal, hogy javítsák az uniós repülőterek versenyképességét a harmadik országok repülőtereireihez képest, és hogy javítsák nemzeti infrastruktúrájukat annak érdekében, hogy légitársaságaik kedvezőbb körülmények között szállhassanak versenybe;
6. rámutat, hogy az európai repülőterek jelentős versenynyomás alatt vannak mind a légitársaságok, mind a konkurens repülőterek részéről; sürgeti ezért a légitársaságokat és a repülőtereket, hogy fogjanak össze a repülőtéri díjakról szóló irányelv végrehajtása kapcsán felmerült problémák megoldása érdekében;
7. felhívja a tagállamokat, hogy ösztönözzék és támogassák a kis és regionális repülőterek szerepét az EU-n belül, mind a nagyobb repülőterek és légi csomópontok túlterheltségének a közvetett összeköttetések révén történő enyhítése, mind pedig az összeköttetések javítása érdekében;
8. felszólítja az Európai Bizottságot, hogy sürgősen kössön átfogó légi közlekedési megállapodásokat az EU fő kereskedelmi partnereivel, így a szomszédos országokkal, a BRIC-országokkal, az ASEAN országokkal, Japánnal, a perzsa-öbölbeli országokkal és Törökországgal;
9. felhívja a tagállamokat, hogy a SES2+ csomag elfogadása, valamint a funkcionális légtérblokkok teljes körű végrehajtása és működtetése révén gyorsítsák fel az egységes európai égbolt megvalósítását, mivel a SES végrehajtásának elmaradása káros következményekkel járt az európai légi fuvarozókra nézve; felhívja a tagállamokat, hogy új technológiák vagy alternatív vitarendezési mechanizmusok igénybevétele révén kettőzzék meg erőfeszítéseiket az utasok számára komoly fennakadásokat okozó légiforgalmi irányítási sztrájkok kezelése érdekében;
10. hangsúlyozza, hogy a légi közlekedési ágazatnak magasan képzett és motivált

munkaerőre van szüksége, és hogy a trend folytatása, valamint annak érdekében, hogy versenyképesek legyünk az erősen kompetitív nemzetközi piacon, a foglalkoztatásra és a munkakörülményekre vonatkozó uniós és nemzeti szabályozásokat teljes mértékben be kell tartani a megfelelő munkakörülmények, normák és gyakorlatok biztosítása céljából, nem szemet hunyva ugyanakkor a versenyképesebb gazdasági modellek kialakulása felett;

11. felszólít a SESAR program teljes körű végrehajtására, amihez a Bizottság, a légi-navigációs szolgáltatók, a légi fuvarozók és a repülőterek részéről szoros együttműködésre és pénzügyi kötelezettségvállalásra van szükség;
12. érdeklődéssel várja, hogy a légi közlekedési csomag részeként a Bizottság felülvizsgálja az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) létrehozásáról szóló rendeletet;
13. felszólítja a Bizottságot, hogy oldja fel a műholdas légiforgalmi ellenőrzés előtti szabályozási akadályokat annak érdekében, hogy az uniós polgárok számára elérhetővé váljanak az életmentő szolgáltatások, és kéri a Nemzetközi Távközlési Uniót (ITU), hogy intézkedjen a szükséges frekvenciafelosztásról;
14. hangsúlyozottabban kockázatalapú utasbiztonsági megközelítésre szólít fel a jelenlegi reaktív megközelítés helyett; sürgeti a Bizottságot, hogy készítsen tanulmányt a jelenleg az Egyesült Államokban kipróbálás alatt lévő előzetes ellenőrzési és Global Entry rendszer európai bevezetésének megvalósíthatóságáról;
15. kéri a költségvetési hatóságokat, hogy – feladatkörükre figyelemmel – bocsássák rendelkezésre a szükséges forrásokat az EASA számára, rámutatva ugyanakkor, hogy az EASA költségvetésének 70%-át az iparág biztosítja; felhívja a Bizottságot, hogy garantálja az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) eredeti költségvetését, amelyet az Európai Stratégiai Beruházási Alap (ESBA) létrehozásakor csökkentettek;
16. felszólítja a Bizottságot, hogy a 2015 végére ígért légi közlekedés jogalkotási csomagban foglalkozzon a fenti kérdésekkel;
17. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak és a tagállamok kormányainak.