

**Frågor för skriftligt besvarande E-4708/2010  
till kommissionen**

Artikel 117 i arbetsordningen

**Jeanine Hennis-Plasschaert (ALDE)**

Angående: Flerpilotscertifikat: II

1. Inser/godtar Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) risken för att flygbolagens obligatoriska medverkan i utbildning för flerpilotscertifikat (MPL) kan försena eller till och med till stora delar blockera genomförandet av MPL-utbildning, vilket därigenom blockerar en möjlighet att öka yrkesmässigheten i utbildningen av framtida trafikflygare?
2. Är Easa medvetet om att denna metod kommer att leda till diskriminering till fördel för trafikflygarskolor (FTO) som ägs av flygbolag och till nackdel för andra FTO-flygskolor, som därför riskerar att uteslutas från denna marknad beroende på flygbolagens villighet att samarbeta? Bortsett från denna sida av EU:s konkurrenspolitik undrar jag om Easa är villigt att i praktiken acceptera att dess ståndpunkt kommer att hindra införandet av MPL, trots att MPL faktiskt ger bättre utbildning som inte endast är billigare utan även leder till säkrare luftfart?
3. Inser Easa att dessa restriktioner för FTO-flygskolor inom Easas territorium kommer att leda till betydande konkurrens av MPL som utfärdas i andra delar av världen, exempelvis Australien, som inte berörs av de gemensamma luftfartsbestämmelserna JAR-OPS 1? Inser Easa även att detta kommer att föranleda att utbildningarna flyttas till den delen av världen (en stor brittisk FTO-flygskola håller redan på att flytta dit), vilket resulterar i det motsatta till vad Easa vill uppnå, nämligen att all utbildning kommer att ligga utanför Easas kvalitetskontroll, på bekostnad av europeiska FTO-flygskolor och flygskolor som utbildar till typbehörighet (TRTO)?