

P6_TA(2007)0433

Kapacita letísk a pozemná obsluha: smerom k politike vyššej účinnosti

Uznesenie Európskeho parlamentu z 11. októbra 2007 o kapacite letísk a pozemnej obsluhu: smerom k politike vyššej účinnosti (2007/2092(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe (KOM(2006)0819),
 - so zreteľom na správu Komisie o uplatňovaní smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 (KOM(2006)0821),
 - so zreteľom na článok 45 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre hospodárske a menové veci, Výboru pre zamestnanosť a sociálne veci, Výboru pre regionálny rozvoj a Výboru pre občianske slobody, spravodlivosť a vnútorné veci (A6-0349/2007),
- A. keďže globalizácia a rýchly hospodársky rast bude viesť v EÚ k rastu dopytu po leteckej doprave (doprava bez letiskových obmedzení) v priemere najmenej o 4,3 % ročne a najpravdepodobnejšie až o 5,2 % ročne,
- B. keďže do roku 2025 to bude viesť k nárastu dopytu po leteckej doprave, ktorý bude 2,5-krát vyšší ako v roku 2003,
- C. keďže v roku 2025, aj s prihliadnutím na všetky nové investície, viac než 60 letísk nebude schopných zvládnuť typický dopyt v špičke bez vzniku omeškania alebo neuspokojeného dopytu (potom by bolo nevybavených 3,7 milióna letov ročne),
- D. keďže vzhľadom nato, že existujúce letiská sa nemôžu rozširovať tak, ako by bolo treba, jedným z riešení problému vysokého počtu nevybavených letov predpokladaných v roku 2025 by mohla byť výstavba podporných letísk v blízkosti preťažených,
- E. keďže nedostatok kapacity letísk a zvyšovanie dopytu po leteckej doprave pravdepodobne povedie k potrebe nových veľkých letísk (až 10 podľa štúdie Eurocontrolu) a stredne veľkých letísk (až 15 podľa Eurocontrolu),
- F. keďže tieto trendy v leteckej doprave v Európe zdôrazňujú potrebu predvídať kroky, ktoré je potrebné prijať na úrovni EÚ v prospech jej občanov a hospodárstva ako celku,
- G. keďže účinné služby pozemnej obsluhy majú tiež podiel na zlepšovaní využívania existujúcej kapacity letísk zvyšovaním ich výkonnosti,

- H. keďže plné vykonávanie smernice 96/67/ES o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva¹ a jej možných zmien a doplnení by s cieľom zlepšiť účinnosť v poskytovaní týchto služieb tiež mohlo posilniť využívanie existujúcej kapacity letísk,
- I. keďže klasické, nízkonákladové a charterové letecké spoločnosti, prepravné spoločnosti a obchodné lietadlá majú rozdielne požiadavky čo sa týka letiskových služieb a pridelovania prevádzkových intervalov,
- J. keďže kľúčovou súčasťou infraštruktúry letísk je primeraná dopravná prístupová i odchodová infraštruktúra, najmä v podobe integrovaných systémov verejnej dopravy,
1. víta vyššie uvedené oznámenie Komisie ako prvý krok na riešenie otázky kapacity letísk, aj keď plánovanie novej infraštruktúry ostáva v kompetencii každého členského štátu; vyzýva súčasne Komisiu, aby venovala leteckej doprave pozornosť akú si zasluhuje ako kľúčový prvok prepravy tovaru a cestujúcich v Európe; ďalej vyzýva Komisiu, aby sledovala súčasnú situáciu a predložila o nej presnú štatistiku s cieľom úspešnejšie riešiť problém kapacity;
 2. poznamenáva, že primeraná kapacita letísk, vrátane využívania existujúcej kapacity, a účinná pozemná obsluha sú nevyhnutné pre európske hospodárstvo a musia byť zabezpečené;
 3. víta návrhy predložené Komisiou v jej oznámení, zdôrazňuje kľúčovú úlohu letectva ako dopravného prostriedku, ktorý zaručuje územnú, hospodársku, a sociálnu súdržnosť EÚ a trvá na jej dôležitosti najmä pre decentralizované, okrajové a ostrovné regióny;
 4. zastáva názor, že 14 opatrení navrhovaných v prílohe k oznámeniu Komisie je konzistentným prístupom k zlepšovaniu využívania súčasných kapacít; žiada však Komisiu, aby stanovila konkrétnejšie konečné termíny na ich vykonávanie a trvá na tom, aby sa tieto termíny dodržiavali;

Budovanie nových kapacít

5. domnieva sa však, že Komisia zatiaľ plne nepreskúmala možnosť globálneho prístupu EÚ čo sa týka potreby dodatočnej kapacity, obmedzení budúcich investícií do ďalšej kapacity a strategických osí, ktoré by nielenže umožnili predvídať riziká tlaku na kapacity, ale tiež umožnili EÚ stať sa súdržnou a konkurencieschopnou platformou leteckej dopravy na globálnej úrovni;
6. navrhuje, aby sa uskutočnil prieskum aktuálneho dopytu po infraštruktúre, ktorý by zlepšil budúci komplexný plán kapacity európskych letísk a mohol by sa stať mechanizmom predpovedania leteckej dopravy akceptovaným na úrovni EÚ; zdôrazňuje, že letiská by mohli takýto mechanizmus používať ako plánovací rámec na zvyšovanie kapacity a že výhodou predpovedí založených na dopyte je, že pri rozvoji sektora leteckej dopravy poskytujú realistický obraz o trhu;
7. berie na vedomie, že jednou z najväčších prekážok pre liberalizáciu a účinnosť pozemnej obsluhy, ktorú uvádzajú mnohí zástupcovia letísk Spoločenstva, je nedostatok priestoru, ale domnieva sa, že toto preplnenie je potrebné overiť a v prípade potreby vyriešiť;

¹ Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36.

8. zdôrazňuje potrebu vytvoriť spoločné definície a analytické nástroje posudzovania kapacity letísk, ako aj postupy zapojenia všetkých zúčastnených strán do hodnotenia strednodobých a dlhodobých potrieb kapacity letísk EÚ; konštatuje, že s cieľom urýchliť plánovanie a výstavbu nových kapacít by spolupráca mohla byť sprevádzaná výmenou osvedčených postupov v otázkach, ako napríklad vplyv na životné prostredie a strata nákladovej efektívnosti, predbežné financovanie novej infraštruktúry, územné plánovanie a riadenie, zapojenie všetkých druhov dopravy, ako aj nástroje modelovania či simulácie; zdôrazňuje, že tieto iniciatívy by dopĺňali program SESAR (Single European Sky Air traffic management Research) a mohli by sa doplniť novými inštitucionálnymi nástrojmi, ktoré pomôžu zvýšiť kapacitu letísk;
9. žiada Komisiu, aby mu do roku 2009 predložila správu o globálnom pláne zvýšenia kapacity letísk v Európe; zdôrazňuje, že táto správa by mala stanovovať súdržný prístup členských štátov s cieľom podporovať a koordinovať národné a cezhraničné iniciatívy výstavby nových letiskových kapacít pre medzinárodnú dopravu a lepšie využívať existujúce kapacity, ako aj iniciatívy riadenia vedľajších letiskových kapacít bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov a Spoločenstva pri alokovaní letiskových kapacít; zdôrazňuje, že prestupové uzly a regionálne letiská môžu prostredníctvom ciest z bodu do bodu každé svojim spôsobom a v rámci osobitných obmedzení rôznych členských štátov riešiť environmentálne problémy, problémy preťaženia a otázky prístupnosti, a že iba koexistencia rôznych letiskových modelov v závislosti od národných špecifik EÚ umožní naplniť svoje potreby v tejto oblasti; v tejto súvislosti pripomína, že dostupnosť letísk má mimoriadny význam, a že ich úspešná integrácia do dopravných sietí je nevyhnutnou podmienkou komodality;
10. vyzýva členské štáty, regionálne a miestne orgány, aby bez ohľadu na druh inštitúcie, ktorá sa stará o správu letísk, tieto figurovali v územných plánoch regiónov a boli zahrnuté do stratégie regionálneho rozvoja; pripomína, že rozvoj a výstavba nových veľkých infraštruktúr, akými sú letiská, sa musí podrobiť skúške únosnosti z hľadiska daného územia;
11. podporuje Komisiu v jej úsilí zvýšiť účinnosť vnútornej logistiky letísk, ale navrhuje, aby sa obmedzila len na sledovanie batožiny a nákladov;
12. domnieva sa, že predbežné financovanie rozvoja infraštruktúry je účinnou možnosťou letísk na zvýšenie kapacity; zdôrazňuje, že tento systém financovania je výhodný tak pre letecké spoločnosti, ako aj pre letiská, pretože znižuje celkové náklady financovania infraštruktúry, zabezpečuje plynulejší cenový profil pre letecké spoločnosti a obmedzuje riziko pre letiská, keďže letecké spoločnosti začnú uhrádzať investície letísk skôr;
13. zdôrazňuje hospodársky význam letísk pri vytváraní nových pracovných miest, a to predovšetkým v regionálnych oblastiach; poukazuje na to, že prevádzkovatelia európskych letísk, letecké spoločnosti, podniky technickej údržby a firmy podnikajúce v oblasti reštauračných služieb vytvárajú významný počet pracovných miest, a tým prispievajú k dosiahnutiu cieľov lisabonskej stratégie;
14. vyzýva členské štáty a regionálne a miestne orgány, aby pri výbere umiestnenia letísk brali do úvahy environmentálne vplyvy ako veľká hlučnosť, emisie, hustota cestnej premávky v okolí miesta, vzdialenosť od skladov palív a obdobných výrobkov, ako aj meteorologické podmienky;

Podpora rastu zohľadňujúceho životné prostredie

15. upozorňuje, že zlepšenou výkonnosťou leteckých motorov sa za posledných 40 rokov znížili emisie CO₂ z nich o 70 % na km a že v budúcnosti budú zaznamenané ďalšie zníženia, zdôrazňuje, že cieľom odvetvia je znížiť emisie o ďalších 50 % do roku 2020;
16. zdôrazňuje však, že napriek tomuto pokroku vyústil rast leteckej dopravy, ktorý sa v ostatných rokoch značne vystupňoval, do prudkého vzostupu celkového objemu emisií skleníkových plynov v tomto odvetví (+100% v porovnaní s rokom 1990 podľa odhadov Európskej environmentálnej agentúry), a že preťaženie letísk k tomu značne prispieva;
17. pripomína, že nárast leteckej dopravy bude musieť byť sprevádzaný technickými a regulačnými plánmi obmedzujúcimi externé náklady tohto druhu dopravy; v tejto súvislosti víta iniciatívu Komisie začleniť leteckú dopravu do systému obchodovania s emisiami EÚ (EU ETS); zdôrazňuje, že účinnosť opatrení na znižovanie environmentálnych dôsledkov leteckej dopravy závisí aj na politikách, ktoré krajiny sledujú na globálnej úrovni a zdôrazňuje v tejto súvislosti potrebu vytvoriť spoločné programy s tretími krajinami;
18. zastáva však názor, že problém emisií skleníkových plynov by sa tam, kde je to možné, mohol na európskej i medzinárodnej úrovni riešiť energickejšie s cieľom zlepšiť konkurencieschopnosť trvalo udržateľnejšieho odvetvia leteckej dopravy EÚ, ktoré je už ohrozené rýchlym rozvojom hlavných uzlových letísk v susediacich regiónoch Európy, ktoré nepatria do EÚ; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby použili všetky dostupné prostriedky na dosiahnutie dohody o tejto otázke na medzinárodnej úrovni;
19. osobitne trvá na potrebe rozvoja regulačných a finančných plánov s cieľom podpory zdokonalenia a obnovy leteckých parkov a podpory ekologického výkonu motorov, aby sa znížila ich hlučnosť, zvýšila energetická účinnosť a znížilo znečistenie;

Zabezpečenie správneho vykonávania a úpravy regulačného rámca

20. domnieva sa, že nárast dopravy si vyžiada účinnejšie vykonávanie právneho rámca platného pre leteckú dopravu;
21. žiada Komisiu, aby zabezpečila úplné vykonávanie nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva¹, a aby poskytla viac pomoci a objasnení čo sa týka znenia; trvá hlavne na tom, že je nutné zabezpečiť lepšiu koordináciu a zosúladenie medzi pridelovaním prevádzkových intervalov zo strany riadenia toku letovej prevádzky (ATFM) a pridelovaním letiskových prevádzkových intervalov, najmä v súvislosti s efektivitou výborov koordinujúcich prevádzkové intervaly čo sa týka odletov a priletov, a okrem toho trvá na tom, že treba harmonizovať definície, tolerancie a spôsoby pridelovania prevádzkových intervalov zo strany letísk a ATFM;
22. pripomína potrebu zaviesť trhové mechanizmy pri postupe pridelovania prevádzkových intervalov s cieľom čo najlepšie využiť nedostatočné kapacity letísk; zdôrazňuje však, že v súlade s nariadením (EHS) č. 95/93 zmeneným a doplneným v roku 2004 mala Komisia predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tohto nariadenia najneskôr

¹ Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 50).

do apríla 2007, a že so zavedením trhových mechanizmov by sa malo uvažovať iba na základe takejto správy;

23. poznamenáva však, že uplatnenie trhových mechanizmov, ako napríklad pridelovanie prevádzkových mechanizmov s cieľom lepšie využiť existujúce kapacity letísk, by neriešilo nedostatky infraštruktúry, keďže takýto mechanizmus by nevytvoril ani jeden dodatočný prevádzkový interval; zastáva okrem toho názor, že súlad medzi letiskovými prevádzkovými intervalmi a prevádzkovými intervalmi ATFM prináša len veľmi obmedzené výhody a nevyrieši problém kapacity;
24. vyzýva Radu, aby navrhla harmonogram a konečné termíny s cieľom zlepšiť spoluprácu medzi orgánmi civilného letectva susediacich členských štátov, aby sa pred rokom 2008 zaručil významný pokrok v oblasti tvorby funkčných vzdušných priestorov (functional airspace blocks - FAB);
25. zdôrazňuje potrebu presného harmonogramu uskutočňovania funkčných vzdušných priestorov a berie na vedomie pozitívne kroky, ktoré v tomto ohľade uskutočnili niektoré členské štáty, najmä v severnej a strednej Európe, napríklad program riadenia severného horného vzdušného priestoru (Northern Upper Area Control - NUAC) a nové projekty FAB v strednej Európe;
26. nalieha na Komisiu, aby v prípade, že členské štáty do roku 2008 nedocielia v tejto otázke výrazný pokrok, uplatnila prístup zhora nadol s cieľom zaručiť podstatné zlepšenie;
27. zdôrazňuje význam projektu Galileo pri optimalizácii využitia súčasnej i budúcej kapacity riadenia leteckej dopravy a konštatuje, že zo súčasných finančných ťažkostí spojených s projektom Galileo si v záujme vykonávania projektu SESAR treba vziať ponaučenie;
28. je znepokojený tým, že miera inovácie a preberania nových technológií môže byť oveľa pomalšia ako miera rastu leteckej dopravy; ďalej zdôrazňuje, že sú potrebné nové medzinárodné normy obmedzenia hladiny hluku a nový prístup na obmedzenie počtu ľudí postihnutých hlukom;

Posilnenie spolupráce v oblasti kapacity medzi letiskovými regiónmi

29. zastáva názor, že rozšírenie kapacity letísk nebude možné bez účinnej a dôkladnej spolupráce medzi letiskami a regionálnou a miestnou administratívou za predpokladu, že táto spolupráca nebude v rozpore s pravidlami Spoločenstva pre hospodársku súťaž;
30. víta každú iniciatívu letiskových regiónov, ktorá povedie k európskemu dialógu o otázkach rozvoja dodatočnej kapacity letísk, najmä o koordinácii a integrácii kapacity, o environmentálnych dôsledkoch pre obyvateľov v blízkosti letísk, o územnom plánovaní a o raste a zamestnanosti;
31. vyzýva Komisiu, aby naliehala na členské štáty v záujme posilnenia ich právnej úpravy v oblasti mestského plánovania a výstavby, aby sa predchádzalo zaťaženiu hlukom a iným znečisteniam, ktoré spôsobujú letiská okolitým oblastiam;
32. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby umožnili výmenu osvedčených postupov týkajúcich sa verejného riadenia týchto letiskových regiónov a finančne podporili pilotné projekty a

výskumné programy spojené s otázkou vplyvu, ktorý majú letiská na okolité územia a ich obyvatel'ov;

33. vyjadruje želanie, aby letiská „regionálneho rozvoja“ v odľahlých či veľmi okrajových regiónoch aj naďalej ťažili zo štátnej pomoci v závislosti od úloh vykonávaných vo všeobecnom záujme;
34. domnieva sa, že letecké spoločnosti by mali poskytovať primerané záruky a prebrať zodpovednosť v prípade odkúpenia letiskového zariadenia, ktorého poskytnutie vyžadujú od riadiacich orgánov letiska, aby sa tieto orgány nedostali do problémov, ak dôjde k odstúpeniu pred úplným odkúpením;

Služby pozemnej obsluhy

35. berie na vedomie vyššie uvedenú správu Komisie o uplatňovaní smernice Rady 96/67/ES;
36. víta pozitívne dôsledky smernice tak, ako o nich informuje Komisia, ale poznamenáva, že, po prvé, pozitívne hodnotenie je založené na zisteniach štúdie z roku 2002, ktorá nepokrývala celú rozšírenú EÚ, zatiaľ čo bola Komisia upozornená, že vykonávanie uvedenej smernice je záležitosťou všeobecného záujmu v členských štátoch, ktoré do EÚ vstúpili až po tomto dátume; a ďalej, že pretrvávajú ťažkosti a neistoty pokiaľ ide o vykonávanie, najmä čo sa týka kritérií, ktoré musia spĺňať poskytovatelia služieb zúčastňujúci sa konkurenčných výziev na predkladanie ponúk; vyzýva Komisiu, aby vypracovala podrobné usmernenie alebo v prípade potreby predložila nový návrh na vyjasnenie pravidiel týkajúcich sa výziev na predkladanie ponúk;
37. vyzýva Komisiu, aby predtým, ako predloží akýkoľvek návrh, ktorý by viedol k ďalšej liberalizácii, uskutočnila novú analýzu vplyvu vykonávania uvedenej smernice, jej konečné prínosy a/alebo znevýhodnenia pre užívateľov, zamestnancov a cestujúcich;
38. domnieva sa, že na základe tohto nového posúdenia vplyvu by Komisia v prípade potreby mohla zabezpečiť ďalšie usmernenia týkajúce sa výkladu niektorých ustanovení, ktoré letiskám ponechávajú príliš široké hranice výkladu, vedúce k nežiaducim účinkom na schopnosť prevádzkovateľov pozemnej obsluhy vstúpiť na trh;
39. na druhej strane sa domnieva, že niektoré ustanovenia je nutné urýchlene vysvetliť, ako napríklad tie, ktoré sa týkajú ochrany pracovníkov v prípade premiestnenia podnikov a prístupových poplatkov; nalieha na Komisiu, aby z tohto dôvodu čo najskôr poskytla usmernenie o výklade týchto ustanovení;
40. odporúča, aby sa každý nový pokus o zmenu a doplnenie uvedenej smernice najprv sústredil na kvalitu služieb pozemnej obsluhy a na kvalitu pracovných miest v sektore služieb pozemnej obsluhy; predovšetkým vyzýva Komisiu, aby:
 - preskúmala možnosť stanovenia minimálnych kvalitatívnych a sociálnych noriem, ktoré by sa mali brať do úvahy pri výberovom konaní, a ich zapracovania do zmlúv medzi leteckou spoločnosťou a poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy,
 - zvažila využitie subdodávateľských služieb tým, že zaručí minimálnu úroveň bezpečnosti a minimálne kvalitatívne úrovne pre poskytovateľov služieb s cieľom

zaručiť spravodlivú hospodársku súťaž, a požadovať prvotnú identifikáciu každého subdodávateľa,

- určila a jasne stanovila podmienky, za ktorých môže letisko poskytovať služby pozemnej obsluhy, najmä ak tieto služby chce poskytovať dostatočný počet nezávislých dodávateľov služieb,
- zvažila, že by mala prehodnotiť minimálny počet poskytovateľov služieb, ktorí sú na letiskách povolení (v súčasnosti min. 2), a v prípade potreby tento počet zvýšiť, najmä na veľkých letiskách, a že by nemalo existovať umelé obmedzenie počtu tretích poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy,
- zaviedla postupy udeľovania povolení na úrovni členských štátov, aby sa zaručilo, že minimálna úroveň kvality a trvalej udržateľnosti sa stane záväznou pre poskytovateľov služieb a že sa zachovávajú sociálne práva a kolektívne zmluvy, zdôrazňuje, že udelenie povolenia by sa mohlo riadiť zásadou vzájomného uznávania,
- zabezpečila, že poskytovatelia služieb svojim zamestnancom poskytnú primeranú úroveň odbornej prípravy a sociálnej ochrany,
- zaručila primeranú úroveň bezpečnosti pre všetkých užívateľov, cestujúcich a náklad;

41. upozorňuje, že pri výbere prevádzkovateľov pozemnej obsluhy dodávajúcich vyhradené služby letiská niekedy v plnej miere nezohľadňujú návrhy leteckých spoločností a pripomína prípady, keď sa prevádzkovatelia pozemnej obsluhy poskytujúci vyhradené služby vybrali v rozpore s takmer jednomyselným stanoviskom výboru používateľov letiska;

42. trvá na potrebe väčšej transparentnosti a prísnejších ustanovení orientovaných na používateľa týkajúcich sa výberu prevádzkovateľov pozemnej obsluhy pre vyhradené služby; trvá na zvážení možnosti ustanovenia dodatočných pravidiel týkajúcich sa Výboru používateľov letiska, pozostávajúcich napríklad z povinnosti uviesť dôvody, prečo výber letiska nie je v súlade so stanoviskom výboru; upozorňuje, že takéto rozhodnutie by v tomto prípade mohlo tiež byť presunuté na orgán nezávislý od riadiaceho orgánu; na záver Komisia odporúča, aby pri akýchkoľvek budúcich návrhoch zmien a doplnení smernice 96/67/ES zvažila, či letecké spoločnosti, ktorých pozemná obsluha na letisku je už zabezpečovaná treťou stranou, majú byť vylúčené z hlasovania týkajúceho sa výberu ktoréhokoľvek nového subjektu vstupujúceho na trh;

43. konštatuje, že od prijatia smernice 96/67/ES sa značne zintenzívnila hospodárska súťaž a ceny za služby pozemnej obsluhy klesli takmer vo všetkých „starých“ členských štátoch EÚ;

0

0 0

44. poveruje svojho predsedu, aby toto uznesenie postúpil Rade a Komisii a vládam a parlamentom členských štátov.