

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lutego 2009 r. w sprawie planu działań na rzecz stabilnej przyszłości lotnictwa ogólnego i korporacyjnego ([2008/2134\(INI\)](#))

Parlament Europejski

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 11 stycznia 2007 r., zatytułowany "Plan działań na rzecz stabilnej przyszłości lotnictwa ogólnego i korporacyjnego" ([COM\(2007\)0869](#)),
- uwzględniając wniosek z dnia 25 czerwca 2008 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa ([COM\(2008\)0388](#)),
- uwzględniając wniosek z dnia 25 czerwca 2008 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającego dyrektywę 2006/23/WE ([COM\(2008\)0390](#)),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie([1](#)) ,
- uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej([2](#)) , rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ([3](#)) oraz rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej([4](#)) ,
- uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego([5](#)) (EASA) (rozporządzenie EASA),
- uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty([6](#)) ,
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 375/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących([7](#)) ,
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania([8](#)) ,
- uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)([9](#)) ,
- uwzględniając projekt CESAR (Cost Effective Small Aircraft), finansowany w ramach 6. programu ramowego na rzecz badań i rozwoju technologicznego,

- uwzględniając komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 25 czerwca 2008 r., zatytułowany: "Jednolita europejska przestrzeń powietrzna II: w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju lotnictwa i poprawy jego efektywności" ([COM\(2008\)0389](#)),
- uwzględniając komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 24 stycznia 2007 r., zatytułowany "Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie" ([COM\(2006\)0819](#)),
- uwzględniając komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 30 kwietnia 2008 r. w sprawie stosowania rozporządzenia (EWG) nr 95/93 dotyczącego wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, z późniejszymi zmianami ([COM\(2008\)0227](#)),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 15 marca 2007 r. zatytułowany "Stopień zaawansowania projektu w zakresie opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)" ([COM\(2007\)0103](#)) ,
- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii ([A6-0501/2008](#)),

A. mając na uwadze, że lotnictwo ogólne i korporacyjne obejmuje różne rodzaje działalności lotniczej; mając na uwadze, że termin ten obejmuje wszelkie operacje wykonywane cywilnymi statkami powietrznymi, niestanowiące handlowego przewozu lotniczego, jak również operacje cywilnych statków powietrznych wykonywane na żądanie i za wynagrodzeniem,

B. mając na uwadze, że do tego sektora zaliczają się również różnorodne działania o wysokiej wartości, takie jak wyspecjalizowane prace lotnicze (kartografia lotnicza, prace agrolotnicze, gaszenie pożarów, nadzorowanie ruchu drogowego), szkolenie lotnicze oraz lotnictwo rekreacyjne,

C. mając na uwadze, że obecnie brakuje danych i informacji statystycznych na temat lotnictwa ogólnego i korporacyjnego,

D. mając na uwadze, że lotnictwo ogólne i korporacyjne jest najszybciej rozwijającym się sektorem lotnictwa cywilnego w Europie; mając na uwadze, że lotnictwo ogólne i korporacyjne uzupełnia zwykle usługi transportu lotniczego wykonywane przez komercyjne linie lotnicze, przez co przynosi szczególne korzyści społeczno-gospodarcze, takie jak wzrost mobilności obywateli, produktywności przedsiębiorstw oraz spójności regionalnej,

E. mając na uwadze, że lotnictwo ogólne i korporacyjne ma coraz większe znaczenie gospodarcze, w szczególności dla europejskiego przemysłu wytwórczego, który stale zwiększa swój udział w rynku światowym i posiada znaczny potencjał do dalszego wzrostu,

F. mając na uwadze, że polityka UE w zakresie lotnictwa tradycyjnie koncentruje się na handlowym przewozie lotniczym, nie uwzględnia natomiast odpowiednio coraz większej roli lotnictwa ogólnego i korporacyjnego,

G. mając na uwadze, że przepisy dotyczące użytkowania wysoce skomplikowanych technicznie handlowych statków powietrznych mogą nakładać niewspółmierne obciążenia finansowe i regulacyjne na operatorów małych, prywatnych statków powietrznych; mając

na uwadze, że z powyższych względów podejście regulacyjne oparte na jednakowych zasadach dla wszystkich i jednolitym egzekwowaniu przepisów w odniesieniu do różnych sektorów lotnictwa okazało się w wielu aspektach nieodpowiednie,

H. mając na uwadze, że kluczową kwestią dla lotnictwa ogólnego i korporacyjnego jest dostęp do przestrzeni powietrznej i portów lotniczych, ponieważ istnieje coraz większa nierównowaga między popytem a przepustowością; mając na uwadze, że lotnictwo ogólne i korporacyjne coraz częściej musi konkurować o dostęp do przestrzeni powietrznej i portów lotniczych z komercyjnymi liniami lotniczymi,

1. ogólnie z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie lotnictwa ogólnego i korporacyjnego, ponieważ stanowi on gruntowną analizę kwestii dotyczących tego sektora i określa szereg odpowiednich sposobów realizacji konkretnych jego potrzeb w ramach stałego dialogu między wszystkimi zainteresowanymi stronami;

Współmierność przepisów i pomocniczość

2. podkreśla konieczność uwzględnienia interesów i cech charakterystycznych lotnictwa ogólnego i korporacyjnego przy opracowywaniu przyszłych inicjatyw politycznych w zakresie transportu lotniczego w celu zwiększenia konkurencyjności tego sektora; w związku z tym wzywa Komisję do zagwarantowania zastosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności przy tworzeniu i wdrażaniu zarówno istniejących, jak i przyszłych przepisów w zakresie lotnictwa;

3. przypomina Komisji o potrzebie systematycznego przeprowadzania oceny skutków z podziałem na segmenty, aby zapewnić zróżnicowanie przepisów dotyczących różnych kategorii przedsiębiorstw i użytkowników przestrzeni powietrznej, jeżeli jest to konieczne i o ile nie wiąże się to ze szkodą dla bezpieczeństwa;

4. wzywa Komisję, aby przyjmując przepisy wykonawcze w sprawie bezpieczeństwa w lotnictwie zadbała o to, by przepisy te były współmierne do złożoności danej kategorii statków powietrznych i operacji;

5. z zadowoleniem przyjmuje niedawne dostosowanie norm obsługi technicznej statków powietrznych niewykorzystywanych do handlowego przewozu lotniczego, a w szczególności statków powietrznych nieklasyfikowanych jako "skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym", uznając to dostosowanie za dobry przykład współmiernej regulacji;

6. uważa, że na etapie wdrażania pożądanym byłby pewien stopień elastyczności, jeżeli chodzi o lotnictwo ogólne; uważa, że elastyczność tę można by osiągnąć poprzez delegowanie niektórych uprawnień nadzorczych związkom i organizacjom lotnictwa sportowego i rekreacyjnego pod warunkiem, że są one odpowiednio nadzorowane przez właściwy organ lotnictwa i że nie występuje konflikt interesów;

7. zwraca się do Komisji o zbadanie możliwości określenia uproszczonych procedur bezpieczeństwa i kontroli dla pasażerów lotnictwa korporacyjnego, które nie obniżałyby w żaden sposób ich bezpieczeństwa i poziomu ochrony;

8. proponuje, by Komisja ułatwiła wymianę najlepszych praktyk w zakresie środków bezpieczeństwa w małych i średnich portach lotniczych;

Przepustowość lotnisk i przestrzeni powietrznej

9. zwraca uwagę, że lotnictwu ogólnemu i korporacyjnemu coraz trudniej jest uzyskać dostęp nie tylko do głównych lotnisk, ale również do lotnisk regionalnych, ponieważ rosnący popyt ze strony handlowego przewozu lotniczego utrudnia dostępność czasów startów i lądowań oraz stanowisk parkingowych;

10. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby za pośrednictwem władz portów lotniczych zajęły się tymi problemami poprzez środki wykonawcze służące optymalizacji wykorzystania istniejącej przepustowości dzięki lepszemu planowaniu i stosowaniu nowoczesnych technologii, zgodnie z założeniami planu działania Komisji w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie ("plan działania Komisji");

11. oczekuje doradztwa nowego Wspólnotowego Centrum Monitorowania Przepustowości Portów Lotniczych w zakresie przygotowania środków na rzecz poprawy przepustowości europejskiej sieci portów lotniczych i liczy na to, że centrum odegra istotną rolę w realizacji planu działania Komisji;

12. uważa, że helikoptery mogą być ważnym środkiem łączności bliskiego zasięgu między portami lotniczymi, i wzywa Komisję oraz państwa członkowskie do uwzględnienia ich w strategiach na rzecz zwiększenia przepustowości;

13. zachęca państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne do inwestowania w modernizację i tworzenie małych i średnich portów lotniczych, które mają ogromne znaczenie dla lotnictwa ogólnego i korporacyjnego;

14. zachęca państwa członkowskie do inwestowania w specjalną infrastrukturę konieczną do eksploatacji i stacjonowania statków powietrznych w sektorze lotnictwa ogólnego i korporacyjnego;

15. zachęca państwa członkowskie, jak również władze regionalne i lokalne do włączenia wszystkich zainteresowanych stron w proces konsultacji w celu zidentyfikowania, w razie potrzeby, potencjalnych lub istniejących portów lotniczych do specjalnego wykorzystania w lotnictwie ogólnym i korporacyjnym; uważa, że w przypadku zamkniętych wojskowych portów lotniczych konsultacje powinny obejmować organy wojskowe;

16. uważa za niezwykle istotne, by podział przestrzeni powietrznej na strefy wokół małych i średnich portów lotniczych był dostosowany do potrzeb użytkowników z sektora lotnictwa ogólnego i korporacyjnego oraz by wszelkie zmiany tych stref poprzedzały konsultacje z takimi użytkownikami;

17. podkreśla, że o ile to możliwe należy zapewnić lotnictwu korporacyjnemu wystarczający dostęp do głównych portów lotniczych, aby umożliwić mu połączenie regionów Europy z gospodarczymi centrami kontynentu, i zwraca się do Komisji o przeprowadzenie analizy i przygotowanie do końca 2009 r. sprawozdania dla Parlamentu na temat tego, czy istnieje potrzeba dostosowania odpowiednich postanowień obowiązującego rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty;

18. podkreśla potrzebę opracowania na poziomie europejskim zharmonizowanego podejścia w celu zagwarantowania spójności między przydziałami czasu na start lub lądowanie a planami lotów i wzywa Komisję do zaproponowania odpowiednich środków, a także zachęca do udziału koordynatorów portów lotniczych w działaniach w tym zakresie;

19. oczekuje, że wprowadzenie systemu zarządzania ruchem lotniczym, opartego na najnowszych i innowacyjnych technologiach, w ramach wspólnego przedsięwzięcia SESAR przyczyniłoby się do likwidacji rozdrobnienia europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uniknięcia jej przewidywanego przeciążenia, a także znacznie zwiększyłoby przepustowość przestrzeni powietrznej z korzyścią dla wszystkich jej użytkowników, w tym lotnictwa ogólnego i korporacyjnego;

20. podkreśla jednak, że program SESAR musi w pełni uwzględniać specyficzne cechy lotnictwa ogólnego i korporacyjnego i przynosić sektorowi rzeczywiste korzyści, nie nakładając na niego niepotrzebnych obciążeń;

21. uważa, że jednym z celów powinno być zapewnienie osobom wykonującym loty z widocznością (loty VFR) dostępu do informacji dotyczących natężenia ruchu oraz informacji meteorologicznych i lotniczych w sposób przyjazny dla użytkownika i opłacalny;

22. domaga się, aby przepisy dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz program SESAR nie prowadziły do nałożenia niewspółmiernych i zbyt kosztownych wymogów technologicznych na małe statki powietrzne wykorzystywane w lotach VFR, przy jednoczesnym uznaniu, że wszystkie statki powietrzne korzystające z kontrolowanej przestrzeni powietrznej muszą posiadać urządzenia zapewniające odpowiedni poziom bezpieczeństwa, takie jak systemy pozycjonowania;

Trwałość środowiska naturalnego

23. uważa, że lotnictwo ogólne i korporacyjne wywołuje mniejsze skutki środowiskowe pod względem emisji CO₂ oraz hałasu niż handlowe przewozy lotnicze;

24. uważa jednak, że konieczne jest ograniczenie emisji, poprawiając jeszcze bardziej parametry ekologiczne mniejszych statków powietrznych poprzez użycie czystszych paliw oraz wspieranie badań, rozwoju technologicznego i innowacji; w tym kontekście podkreśla znaczenie takich inicjatyw jak "Czyste niebo" i CESAR;

25. zwraca uwagę, że większa część lotnictwa ogólnego i korporacyjnego nie wchodzi w zakres dyrektywy Komisji dotyczącej objęcia działalności lotniczej systemem handlu uprawnieniami do emisji;

26. jest zdania, że kwestie hałasu należy rozwiązać na poziomie krajowym i lokalnym, zgodnie z zasadą pomocniczości, i uważa, że sporządzanie map hałasu stanowi jeden z kilku środków umożliwiających zrównoważone i metodologiczne podejście, gwarantujące rozwój portów lotniczych bez powodowania znaczącego zagrożenia hałasem dla lokalnej ludności;

Inne kwestie

27. uważa, że decydenci muszą dysponować odpowiednimi danymi i informacjami statystycznymi dotyczącymi lotnictwa ogólnego i korporacyjnego, aby w pełni zrozumieć ten sektor i – co za tym idzie – móc go właściwie uregulować; dlatego wzywa Komisję i Eurostat do opracowania i wdrożenia systematycznego podejścia do gromadzenia i udostępniania danych międzynarodowych i europejskich;

28. z zadowoleniem przyjmuje wyjaśnienie przez Komisję definicji prawnych, w tym definicji własności częściowej, i przypomina, że kwestię tę podjęto w zmienionym rozporządzeniu EASA oraz w związanych z nim przepisach wykonawczych, które znajdują się obecnie w przygotowaniu;

29. wzywa Komisję do podjęcia odpowiednich działań w celu ułatwienia unijnemu przemysłowi wytwórczemu z zakresu lotnictwa ogólnego i korporacyjnego dostępu do rynków światowych;

30. uważa, że należy koniecznie wziąć pod uwagę interesy lotnictwa ogólnego i korporacyjnego przy opracowywaniu polityki zewnętrznej UE w zakresie lotnictwa, w szczególności w odniesieniu do lotów transatlantyckich;

31. wzywa Komisję do udzielenia większego wsparcia badaniom, rozwojowi oraz innowacjom lotniczym, szczególnie tym realizowanym przez MŚP, które opracowują i budują statki powietrzne dla lotnictwa ogólnego i korporacyjnego;
32. uważa, że należy bezwzględnie wspierać lotnictwo rekreacyjne i sportowe, a także aerokluby europejskie, które dają istotną możliwość nabycia umiejętności zawodowych dla całego sektora lotnictwa;
33. wzywa Komisję do wzięcia pod uwagę istotnej roli, jaką odgrywa i może odgrywać w przyszłości ten sektor lotnictwa w przygotowywaniu szkoleń zawodowych dla pilotów;
34. zwraca się do Komisji o przedłożenie Parlamentowi Europejskiemu do końca 2009 r. sprawozdania w sprawie postępu osiągniętego w kwestiach poruszonych w niniejszej rezolucji.

o
o o

35. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji, jak również rządów i parlamentom państw członkowskich.

-
- (1) Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 3.
(2) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.
(3) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.
(4) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.
(5) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.
(6) Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.
(7) Dz.U. L 94 z 4.4.2007, s. 3.
(8) Dz.U. L 94 z 4.4.2007, s. 18.
(9) Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.