P6_TA(2009)0036

Yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävä tulevaisuus

Euroopan parlamentin päätöslauselma 3. helmikuuta 2009 yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävästä tulevaisuudesta (2008/2134(INI))

Euroopan parlamentti, joka

– ottaa huomioon yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävästä tulevaisuudesta 11. tammikuuta 2007 annetun komission tiedonannon (KOM(2007)0869),

– ottaa huomioon komission 25. kesäkuuta 2008 antaman ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyyden parantamiseksi (KOM(2008)0388),

– ottaa huomioon komission 25. kesäkuuta 2008 antaman ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä neuvoston direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta (KOM(2008)0390),

– ottaa huomioon direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta ilmailualan toimintojen sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään 19. marraskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/101/EY[1],

– ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004[2], lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004[3] ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004[4],

– ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008[5] (EASA-asetus),

– ottaa huomioon lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93[6],

---

1 EUVL L 8, 13.1.2009, s. 3.
2 EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.
3 EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10.
4 EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20.
5 EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.
6 EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1.

– ottaa huomioon ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä annetun komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamisesta 30 päivänä maaliskuuta 2007 annetun komission asetuksen (EY) N:o 375/2007[1],

– ottaa huomioon lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä annetun komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 muuttamisesta 30 päivänä maaliskuuta 2007 annetun komission asetuksen (EY) N:o 376/2007[2],

– ottaa huomioon yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi 27 päivänä helmikuuta 2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 219/2007[3],

– ottaa huomioon tutkimuksen ja teknologian kehittämisen kuudennesta puiteohjelmasta rahoitetun hankkeen Cost Effective Small Aircraft (CESAR),

– ottaa huomioon komission 25. kesäkuuta 2008 antaman tiedonannon "Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila II: kohti kestävämpää ja suorituskykyisempää ilmailua" (KOM(2008)0389),

– ottaa huomioon komission 24. tammikuuta 2007 antaman tiedonannon "Euroopan lentoasemien kapasiteettia, tehokkuutta ja turvallisuutta koskeva toimintasuunnitelma" (KOM(2006)0819),

– ottaa huomioon komission 30. huhtikuuta 2008 antaman tiedonannon "Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 95/93 soveltaminen" (KOM(2008)0227),

– ottaa huomioon komission 15. maaliskuuta 2007 antaman tiedonannon "Uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämishankkeen edistyminen" (KOM(2007)0103),

– ottaa huomioon työjärjestyksen 45 artiklan,

– ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan lausunnon (A6-0501/2008),

A. ottaa huomioon, että yleisilmailun ja liikelentotoiminnan alaan kuuluu useita ilmailualan toimintoja; ottaa huomioon, että kyseinen termi kattaa kaikki siviili-ilma-alukset, joilla ei harjoiteta kaupallista lentoliikennettä, sekä tilauksesta ja korvausta vastaan harjoitettavat siviili-ilmakuljetukset,

B. ottaa huomioon, että alaan kuuluu myös korkean lisäarvon tuottavia erikoistuneita

---

[1] EUVL L 94, 4.4.2007, s. 3.
[2] EUVL L 94, 4.4.2007, s. 18.
[3] EUVL L 64, 2.3.2007, s. 1.

toimintoja, kuten erityiset lentotyöt (lentokartoitus, maatalouslennot, palontorjunta, liikenteen seuranta), lentokoulutus ja harrasteilmailu,

C. toteaa, että yleisilmailusta ja liikelentotoiminnasta ei nykyisin ole tietoja eikä tilastoja,

D. ottaa huomioon, että yleisilmailu ja liikelentotoiminta ovat nopeimmin kasvavia siviili-ilmailun aloja Euroopassa; ottaa huomioon, että yleisilmailu ja liikelentotoiminta täydentävät kaupallisten lentoyhtiöiden harjoittamaa säännöllistä lentoliikennettä ja tarjoavat siten erityisiä yhteiskunnallisia ja taloudellisia etuja esimerkiksi lisäämällä kansalaisten liikkuvuutta, liiketoiminnan tuottavuutta ja alueellista yhteenkuuluvuutta,

E. toteaa yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kasvavan taloudellisen merkityksen erityisesti Euroopan valmistusteollisuudelle, joka on jatkuvasti lisännyt maailmanmarkkinaosuuttaan ja jolla on edelleen huomattavaa kasvupotentiaalia,

F. katsoo, että EU:n ilmailupolitiikassa on perinteisesti keskitytty ansiolentotoimintaan eikä siinä ole otettu huomioon sen yhä suurempia vaikutuksia yleisilmailuun ja liikelentotoimintaan,

G. katsoo, että erittäin vaativan ansiolentotoiminnan harjoittamiseen tarkoitetut säännöt saattavat merkitä suhteetonta taloudellista ja sääntelyyn liittyvää taakkaa pienille yksityislentotoiminnan harjoittajille; katsoo, että siksi tietyissä yhteyksissä "yksi ratkaisumalli sopii kaikkiin tilanteisiin" -lähestymistavan käyttö sääntelyssä ja yhdenmukainen sääntöjen soveltaminen eri ilmailun aloihin on osoittautunut epäasianmukaiseksi,

H. katsoo, että pääsy ilmatilaan ja lentopaikoille on yleisilmailun ja liikelentotoiminnan avainkysymyksiä, koska kysynnän ja kapasiteetin välillä on yhä suurempi kuilu; katsoo, että yleisilmailu ja liikelentotoiminta kilpailevat entistä useammin muun lentoliikenteen kanssa pääsystä ilmatilaan ja lentopaikoille,

1. suhtautuu yleisesti ottaen myönteisesti yleisilmailua ja liikelentotoimintaa koskevaan komission tiedonantoon, koska siinä esitetään vankka analyysi ilmailualaa koskevista kysymyksistä ja yksilöidään useita soveltuvia lähestymistapoja alan erityistarpeisiin vastaamiseksi kaikkien eturyhmien välisen pysyvän vuoropuhelun avulla;

Suhteellinen sääntely ja toissijaisuus

2. painottaa tarvetta ottaa huomioon yleisilmailun ja liikelentotoiminnan etunäkökohdat ja erityispiirteet tulevien lentoliikennepolitiikkaa koskevien aloitteiden kehittämisessä lentoliikenteen kilpailukyvyn vahvistamiseksi; kehottaa siksi komissiota varmistamaan, että suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaate otetaan huomioon sekä olemassa olevan että tulevan lainsäädännön laatimisessa ja täytäntöönpanossa;

3. muistuttaa komissiota tarpeesta toteuttaa järjestelmällisesti alakohtaisia vaikutusarviointeja, jotta voidaan tarvittaessa ja turvallisuutta vaarantamatta ottaa käyttöön eri sääntöjä eri yrityskategorioita ja ilmatilan käyttäjiä varten;

4. kehottaa komissiota lentoturvallisuutta koskevia täytäntöönpanosääntöjä hyväksyessään varmistamaan, että ne ovat oikeasuhteisia ja vastaavat asianomaisen ilma-alus- ja

toimintakategorian vaativuutta;

5. on tyytyväinen äskettäiseen muuhun kuin ansiolentotoimintaan käytettyjä ilma-aluksia ja erityisesti muita kuin "vaativia moottorikäyttöisiä ilma-aluksia" koskevien kunnossapitostandardien mukauttamiseen;

6. katsoo, että yleisilmailun ollessa kyseessä tietynasteinen joustavuus täytäntöönpanossa on toivottavaa; katsoo, että tähän voidaan päästä delegoimalla tiettyä valvontavaltaa urheilu- ja harrasteilmailualan yhdistyksille ja järjestöille asiasta vastaavan ilmailuviranomaisen asianmukaisessa valvonnassa ja edellyttäen, että asiaan ei liity eturistiriitoja;

7. kehottaa komissiota tarkastelemaan mahdollisuutta ottaa käyttöön liikelentomatkustajiin sovellettavat yksinkertaistetut turvatarkastukset ja seulontamenettelyt vaarantamatta mitenkään heidän turvallisuuttaan;

8. ehdottaa, että komissio helpottaisi turvatoimia koskevien parhaiden käytäntöjen vaihtoa pienillä ja keskisuurilla lentokentillä;

Lentoasemien ja ilmatilan kapasiteetti

9. painottaa, että yleisilmailun ja liikelentotoiminnan harjoittajien on entistä vaikeampaa päästä suurille ja alueellisille lentokentille, koska kasvava kysyntä ansiolentotoiminnan harjoittajien taholta vaikeuttaa tulo- ja lähtöaikojen ja pysäköintipaikkojen saatavuutta;

10. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita käsittelemään näitä ongelmia lentokenttäviranomaistensa välityksellä panemalla täytäntöön toimia olemassa olevan kapasiteetin optimaaliseksi käyttämiseksi paremman suunnittelun ja uuden tekniikan käytön avulla Euroopan lentoasemien kapasiteettia, tehokkuutta ja turvallisuutta koskevan komission toimintasuunnitelman, jäljempänä 'komission toimintasuunnitelma' mukaisesti;

11. odottaa uudelta yhteisön lentoasemakapasiteetin seurantakeskukselta neuvoja toimien kehittämisestä Euroopan lentokenttäverkoston kapasiteetin parantamiseksi ja odottaa, että seurantakeskus ottaa merkittävän roolin komission toimintasuunnitelman toteuttamisessa;

12. katsoo, että helikopterit voivat olla tärkeä väline lentokenttien välisillä lyhyillä matkoilla, ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita sisällyttämään ne kapasiteetin lisäämistä koskeviin strategioihinsa;

13. rohkaisee jäsenvaltioita ja alue- ja paikallisviranomaisia investoimaan yleisilmailulle ja liikelentotoiminnalle erittäin tärkeiden pienten ja keskisuurten lentokenttien uudenaikaistamiseen ja niiden perustamiseen;

14. rohkaisee jäsenvaltioita investoimaan yleisilmailun ja liikelentotoiminnan alalla ilma-alusten toimintaan ja säilyttämiseen lentokentillä tarvittavaan erityiseen infrastruktuuriin;

15. kannustaa jäsenvaltioita sekä alue- ja paikallisviranomaisia ottamaan kaikki asiaan

liittyvät osapuolet mukaan kuulemisprosesseihin, jotta on mahdollista ottaa tarvittaessa mahdollisia tai olemassa olevia lentokenttiä nimenomaan yleisilmailun ja liikelentotoiminnan käyttöön; katsoo, että kun kyseessä ovat käytöstä poistetut sotilaslentokentät, olisi kuultava sotilasviranomaisia;

16. pitää ehdottoman tärkeänä, että pienten ja keskisuurten lentokenttien ympärillä ilmatilan vyöhykkeet soveltuvat yleisilmailuun ja liikelentotoimintaan ja että käyttäjiä kuullaan ennen vyöhykkeisiin mahdollisesti tehtäviä muutoksia;

17. korostaa, että liikelentotoiminnan harjoittajille olisi annettava mahdollisuuksien mukaan riittävä pääsy suurille lentokentille, jotta ne voivat huolehtia yhteyksistä Euroopan alueiden ja niiden talouskeskusten välillä, ja kehottaa komissiota tarkastelemaan, onko tarpeellista mukauttaa asianomaisia säännöksiä nykyisessä lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevassa asetuksessa, ja laatimaan parlamentille tätä koskevan kertomuksen vuoden 2009 loppuun mennessä;

18. painottaa tarvetta kehittää Euroopan laajuinen yhdenmukaistettu lähestymistapa lentokenttien lähtö- ja saapumisaikojen ja lentosuunnitelmien välisen johdonmukaisuuden takaamiseksi ja kehottaa komissiota tekemään ehdotuksen asianmukaisista toimista ja kannustaa Euroopan lentokenttien koordinaattoreita osallistumaan tähän asiaan;

19. odottaa, että viimeisintä alan kehitystä ja innovatiivista tekniikkaa käyttävän ilmaliikenteen hallintajärjestelmän käyttöönotto SESAR-yhteisyrityksen puitteissa estäisi osaltaan eurooppalaisen ilmatilan pirstomista ja sen ennustettua ruuhkautumista ja lisäisi huomattavasti ilmatilan kapasiteettia, mikä hyödyttää kaikkia ilmatilan käyttäjiä, myös yleisilmailua ja liikelentotoimintaa;

20. korostaa kuitenkin, että SESAR-ohjelmassa on otettava täysin huomioon yleisilmailun ja liikelentotoiminnan erityispiirteet ja että sen on tuotettava todellisia etuja alalle sitä liikaa kuormittamatta;

21. katsoo, että yhtenä tavoitteena pitäisi olla, että näkölentosääntöjen käyttäjillä on pääsy lento-, sää- ja ilmailutietoihin käyttäjäystävällisellä ja kustannustehokkaalla tavalla;

22. vaatii, ettei yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva lainsäädäntö eikä SESAR-hanke johda näkölentosääntöjen perusteella toimivia pieniä ilma-aluksia koskeviin suhteettomiin ja ylettömän kalliisiin varustusvaatimuksiin, mutta myöntää, että kaikissa valvottua ilmatilaa käyttävissä ilma-aluksissa on oltava riittävän turvallisuustason tarjoavat varusteet, kuten paikannuslaitteet;

Ympäristön kestävyys

23. katsoo, että ansiolentotoimintaan verrattuna yleisilmailulla ja liikelentotoiminnalla on vähäisiä ympäristövaikutuksia, jotka liittyvät hiilidioksidipäästöihin ja meluun;

24. pitää kuitenkin välttämättömänä vähentää päästöjä edistämällä edelleen pienten ilma-alusten ympäristöystävällisyyttä puhtaampien polttoaineiden käytön sekä tutkimuksen, teknisen kehityksen ja innovaation edistämisen avulla; painottaa tässä yhteydessä Clean Sky ja CESAR -aloitteiden merkitystä;

25. panee merkille, että suurin osa yleisilmailusta ja liikelentotoiminnasta jää ilmailualan toimintojen sisällyttämistä kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään koskevan direktiivin komission ehdotuksen soveltamisalan ulkopuolelle;

26. katsoo, että meluun liittyvät kysymykset olisi käsiteltävä kansallisella tai paikallisella tasolla toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, ja pitää melukartoitusta yhtenä monista välineistä, joka tarjoaa tasapainoisen menetelmän lentokenttien kehittämisen varmistamiseksi aiheuttamatta paikallisille asukkaille merkittävää melusaastetta;

Muut kysymykset

27. katsoo, että päättäjillä on oltava käytössään riittävästi tietoja ja tilastoja yleisilmailusta ja liikelentotoiminnasta, jotta he voivat täysin ymmärtää ilmailualaa ja siten säännellä sitä asianmukaisesti; kehottaa siksi komissiota ja Eurostatia kehittämään ja ottamaan käyttöön kansainvälisen ja eurooppalaisen tiedon keruuta ja levittämistä koskevan järjestelmällisen lähestymistavan;

28. on tyytyväinen lainsäädännöllisiä määritelmiä koskevaan komission täsmennykseen, myös jaettua omistusta koskevaan määritelmään, ja muistuttaa, että asiaa käsitellään tarkistetun EASA-asetuksen ja siihen liittyvien parhaillaan laadittavina olevien täytäntöönpanosääntöjen yhteydessä;

29. kehottaa komissiota toteuttamaan asianmukaisia toimia, joilla helpotetaan EU:n yleisilmailun ja liikelentotoiminnan alan valmistusteollisuuden pääsyä maailman markkinoille;

30. katsoo, että yleisilmailun ja liikelentotoiminnan edut on myös otettava huomioon EU:n ulkoisen ilmailupolitiikan ja erityisesti Atlantin ylityslentojen kehittämisessä;

31. kehottaa komissiota tehostamaan ilmailualan tutkimusta, kehitystä ja innovaatiota koskevaa tukea erityisesti pk-yrityksissä, jotka kehittävät ja rakentavat yleisilmailussa ja liikelentotoiminnassa käytettäviä ilma-aluksia;

32. pitää olennaisen tärkeänä harraste- ja urheiluilmailun sekä eurooppalaisten ilmailukerhojen toiminnan edistämistä koko ilmailualalle merkittävinä ammattitaidon lähteinä;

33. kehottaa komissiota ottamaan huomioon merkittävän roolin, joka tällä ilmailun alalla on ja voi olla tulevaisuudessakin lentäjien ammattikoulutuksen kehittämisessä;

34. kehottaa komissiota antamaan Euroopan parlamentille vuoden 2009 loppuun mennessä kertomuksen tässä päätöslauselmassa yksilöidyissä kysymyksissä saavutetusta edistyksestä;

°
° °

35. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille.