

EURÓPAI UNIÓ



Régiók Bizottsága

COTER-VI/011

9. szakbizottsági ülés – 2016. július 4.

VÉLEMÉNYTERVEZET

„Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” szakbizottság

Légi közlekedési stratégia

Előadó: **Ulrika CARLEFALL LANDERGREN (SE/ALDE)**
Kungsbacka képviselő-testületének tagja

Ez a dokumentum a „Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” szakbizottság 2016. július 4-én, hétfőn 11.00 és 17.30 között tartandó ülésén kerül megvitatásra. A fordításra való tekintettel az esetleges módosító indítványokat legkésőbb 2016. június 21-én, kedden (brüsszeli idő szerint) 15 óráig az erre a célra kifejlesztett online eszközön keresztül kell benyújtani (elérhető a tagok portáljáról: <http://cor.europa.eu/members>).

A felhasználói útmutató a <http://toad.cor.europa.eu/CORHelp.aspx> címen található.

Referenciaszövegek

Közlemény: „Európai légi közlekedési stratégia” – COM(2015) 598 final

Az „Európai légi közlekedési stratégia” című közleményt kísérő szolgálati munkadokumentum – SWD(2015) 261 final;

Rendeletjavaslat a polgári repülés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről – COM(2015) 613 final

**A „Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” szakbizottság véleménytervezete –
Légi közlekedési stratégia**

I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK EURÓPAI BIZOTTSÁGA

1. egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a légi közlekedési ágazat nagy jelentőséggel bír a gazdasági növekedés, a munkahelyek, a kereskedelem, valamint az EU-n belüli és kívüli kereskedelem és mobilitás szempontjából. A légi közlekedési ágazat önmagában is jelentős gazdasági tevékenységet végez, amely sok munkahelyet teremt;
2. hangsúlyozni kívánja továbbá, hogy a légi közlekedés társadalmi szempontból is jelentős, emellett a területi kohézió szempontjából is nagy jelentősége van, nem utolsósorban annak köszönhetően, hogy a repülés a peremterületek és a gyéren lakott térségek számára is hozzáférést nyújt a nagyobb közös piacokhoz. Úgy véli, hogy a fejlődés szempontjából – helyi és regionális szinten is – elengedhetetlen egy versenyképes és hosszú távon fenntartható európai légi közlekedési ágazat;
3. a nemzetközi légi közlekedési piacon az utóbbi években végbemenő strukturális átalakulás fényében – az Európai Bizottsággal egyetértve – úgy látja, hogy egységes légi közlekedési stratégiára van szükség, és támogatja a stratégia célját: a versenyképesség és a fenntarthatóság megerősítését az uniós légi közlekedési ágazat teljes értékhálózatán;
4. felhívja a figyelmet, hogy a repülőterek és a légi fuvarozás fejlesztésében a helyi és regionális önkormányzatoknak igen fontos szerep jut, mivel ők felelősek a lakosság életminőségéért, a környezeti viszonyokért, valamint a területrendezésért és -fejlesztésért. Ahhoz, hogy folytatódhasson az európai légi közlekedés fenntartható fejlesztése, valamint hatékonyabban ki lehessen használni és bővíteni lehessen a repülőtéri kapacitásokat, nyílt, átlátható és a bizalomra épülő együttműködésre van szükség területrendezési szempontból a helyi és regionális önkormányzatok, illetve a légi közlekedési ágazat és a repülőterek képviselői között. Ez elengedhetetlen ahhoz, hogy meglegyen a versenyképesség megerősítéséhez és az európai légi közlekedési ágazat vezető szerepének biztosításához szükséges elfogadottság;
5. a fentiek fényében felhívja a figyelmet arra, hogy a helyi és regionális szintről és önkormányzatokról nem tesznek említést, amikor arról van szó, hogy közös erőfeszítésekre és együttműködésre van szükség. Ugyancsak hiányoznak a közigazgatási területi, illetve területrendezési szempontok, valamint a helyi és regionális környezeti hatások figyelembevétele, pedig ezek a légi közlekedés hosszú távú fejlesztéséhez szükséges feltételek. A légi közlekedési ágazat képviselői ennek ugyan tudatában vannak, ám mindez mégsem jutott kifejezésre a stratégiában;

A légi közlekedési piac fejlesztése

6. úgy véli, hogy az európai légi közlekedési piac liberalizálása az elmúlt 20 év alatt a régiók és a polgárok hasznára vált. Támogatja a légi közlekedési piac fejlesztésére irányuló javasolt intézkedéseket, többek közt az uniós szintű átfogó légi közlekedési megállapodások megkötését bizonyos országokkal és térségekkel, a versenyjogi rendelkezésekről szóló tárgyalásokat, illetve az olyan intézkedéseket, amelyek hozzájárulhatnak a légi közlekedés további liberalizációjához. Nagyon fontos, hogy a megtárgyalandó átfogó légi közlekedési megállapodások olyan valódi liberalizációt eredményezzenek, amely kézzelfogható hozzáadott értéket nyújt, és ellensúlyozza a protekcionista tendenciákat;

Kapacitás a levegőben és a földön – van-e elegendő?

7. a légi kapacitásokat tekintve megállapítja, hogy a piaci szereplőkkel folytatott párbeszéből az tűnik ki, hogy gyakorlatilag van elegendő légtérkapacitás, és az átlagos késések mennyisége is igen csekély. Ezzel szemben óriási lehetőségek kínálkoznak a hatékonyság és a környezeti teljesítmény növelésére, illetve a költségek korlátozására az egységes európai égbolt végrehajtása és a SESAR-projekt eredményeinek alkalmazása révén, többek közt olyan közös normákkal, amelyek elősegíthetik a légi forgalmi piac megnyitását. A régióknak hasznukra válna egy hatékony és jól integrált légi forgalmi szolgáltatás, ezért ez minden régió érdeke, nem utolsósorban a peremterületeken fekvő, kis repülőtereket üzemeltető régióké;
8. támogatja azt a javaslatot, hogy dolgozzanak ki stratégiai tervet a repülőtéri kapacitások kezelésére uniós szinten, ugyanis a helyzet az, hogy néhány nagyobb repülőtér kapacitáshiánnyal küzd, miközben nagyszámú más repülőtér nincs elegendően kihasználva, és összességében véve túlkapacitással számolhatunk. Hangsúlyozza, hogy az effajta nemzeti és regionális szintű tervezésnek területi szempontokra kell épülnie. A fő kérdés az, hogy hogyan lehet hatékonyabban kihasználni a meglévő repülőtéri kapacitásokat. A stratégia kiemeli azokat a különböző régiók közötti összeköttetések terén fennálló különbségeket, amelyek nem mindig magyarázhatók a különböző helyi adottságokkal vagy a kereslet, illetve a kínálati oldal feltételei terén fennálló különbségekkel. Ezek a különbségek jelentős versenyhátrányt okozhatnak bizonyos régiókban, összességében véve a lehetőségek rosszabb, egyenlőtlenebb kihasználását eredményezik, és ártnak a területi kohézióknak;
9. örömmel fogadja, hogy az Európai Bizottság továbbra is együtt fog működni a repülőtéri megfigyelőközponttal az Unión belüli és az Unión kívüli összekapcsoltsággal kapcsolatos tendenciák Európában való figyelemmel követése, valamint a hiányosságok és a meghozandó intézkedések megállapítása terén. A régiók közötti összeköttetéseknek a becsült kereslethez viszonyított összehangolt és folyamatos elemzése, amely kimutatja, hogy melyek a gyengén ellátott régiók, a meglévő repülőtéri kapacitásokról szóló adatokkal együtt értékes kiindulási alapot jelenthetnek a repülőtéri kapacitások kihasználására és fejlesztésére irányuló tervezésben. Olyan tervezési intézkedésekkel, mint a szárazföldi közlekedés javítása, a kihasználatlan repülőterek megközelíthetőségét és vonzerejét is befolyásolni lehet. Az RB úgy véli, hogy az effajta tervezés során tekintettel kell lenni mind a személy-, mind a teherszállításra, intermodális szemszögből kell kiindulni, és ügyelni kell a gazdasági, a társadalmi és a környezeti hatásokra is;

10. megjegyzi, hogy az Európai Bizottság a stratégiában azt kéri a Tanácstól és az Európai Parlamenttől, hogy gyorsan fogadják el a résidőről szóló rendelet módosítására irányuló javaslatot, amelyet az Európai Bizottság még 2011-ben terjesztett elő. Úgy véli, hogy a régiók közötti összeköttetéseket most egyértelműbb prioritásként kell kezelni, mint a módosításra irányuló javaslat előterjesztésekor, és azon a véleményen van, hogy a résidőről szóló rendelet módosítására irányuló javaslatot át kellene dolgozni, hogy az jobban megfeleljen a régiók közötti összeköttetések magasabb prioritásának;

Légi teherszállítás

11. megállapítja, hogy bár a teherszállítás a légi közlekedési ágazat jelentős részét képezi, a légi közlekedési stratégia ezt egyáltalán nem veszi figyelembe. A légi teherszállítás fontos alkotóeleme az áruszállítási és logisztikai tevékenységeknek, amelyek a régiók fejlődésének feltételeit is befolyásolják, továbbá jelentős regionális tervezési szempont is egyben. Fontos, hogy a tervezés során a légi teherszállításra is figyelmet fordítsanak, méghozzá intermodális logisztikai szempontból. Az RB úgy véli, hogy egy integrált uniós légi közlekedési stratégiában a légi teherszállítást a repülőterek kapacitásának, az intermodalitásnak és a logisztikai hálózatoknak, sőt a késő esti, éjszakai és kora reggeli forgalom okozta zaj problémakörének vonatkozásában is figyelembe kell venni;

Összeköttetések

12. megállapítja, hogy egy régióban a fejlődés feltételeit nagymértékben meghatározza a régió nemzetközi összeköttetéseinek minősége. Regionális szempontból a jó összeköttetés a légi közlekedési ágazattól elvárható elsődleges haszon. Az RB emiatt úgy véli, hogy a régióknak jogos érdekük, hogy az útvonalak fejlesztése révén tenni tudjanak a régió összeköttetésének megerősítéséért és fejlesztéséért. Ösztönözhetik is új, közvetlenül elérhető úti célok létrehozását és az úti célok marketingjét. A versenytorzulások elkerülése és a hitelesség megtartása végett átláthatóságra is szükség van;
13. egyúttal felhívja a figyelmet arra, hogy a régióknak az integrált intermodális közlekedési rendszer adja meg a kívánt összeköttetést. A repülésnek ugyan nagy jelentősége van a nagy távolságú, valamint a földrészen belüli és a földrészek közötti összeköttetéseket tekintve, de az, hogy a légi közlekedés hogyan tud együttműködni más közlekedési módokkal a közösségi közlekedési rendszerben, döntő fontosságú a háztól házig való utazás és a jóléti előnyök szempontjából. Ebben az összefüggésben azt is figyelembe kell venni, hogy azoknak, akik repülőtéren vagy annak környezetében dolgoznak, olyan tömegközlekedésre is szükségük van, amely igazodik az ingázáshoz, amelyre javarészt a rendes munkaidőn kívül kerül sor;

A repülőtéri díjak mint eszközök

14. hangsúlyozza, hogy a repülőtéri díjak meghatározásakor nagyon fontos az átláthatóság, valamint a repülőtér és a légi közlekedési vállalatok közötti párbeszéd. Az RB szeretné, ha az uniós légi közlekedési stratégia felkérést tartalmazna arra, hogy összehangolt módon használják ki a környezetvédelmi vonatkozású repülőtéri díjak kiszabásának lehetőségét, tekintettel a zajra, a

levegő minőségére és az éghajlati hatásokra. Az ilyen környezetvédelmi vonatkozású repülőteri díjak széles körben összehangolt felhasználásának jelentős hajtóereje lehetne, és ösztönzést adhatna a légiflotta mielőbbi megújítására, ami éghajlati és környezeti okokból fontos. Az RB azt is szeretné, hogy a stratégia általánosságban vegye figyelembe a repülés éghajlati és környezeti hatásainak mérséklése érdekében a légiflotta mielőbbi megújítására irányuló ösztönzés kérdését;

A gyengén ellátott régiók támogatása

15. sajnálattal állapítja meg, hogy az Európai Bizottság a stratégiában nem emelte ki a regionális repülőtereknek a légi közlekedés fejlesztése szempontjából betöltött szerepét és jelentőségét. Hangsúlyozza, hogy regionális szempontból a közszolgáltatási kötelezettségek kérdése nagyon fontos. A peremterületek és a gyéren lakott térségek számára a nemzeti gazdasági és közigazgatási központokkal, illetve a világ többi részébe való továbbutazáshoz a légi közlekedési csomópontokkal való légi összeköttetések megléte döntő fontosságú a hosszú távú fennmaradáshoz. Ahhoz, hogy az ilyen térségek számára megfelelő fejlesztési körülményeket lehessen teremteni, sok esetben – a közbeszerzési eljárásokon kívül – beruházási és működési támogatásokat is nyújtani kell a repülőterek részére, továbbá a csúcsgazdasági időszakban biztosítani kell a résidőket a légi közlekedési csomópontokban, ahonnan európai vagy interkontinentális célállomásokra lehet továbbutazni. Ez alapvető az EU-n belüli területi kohézió szempontjából, és az RB úgy véli, hogy ezt világosan ki kell emelni a légi közlekedési stratégiában. Az RB visszautal korábbi álláspontjára, hogy az olyan repülőtereknek, amelyeken az átlagos forgalom nem haladja meg az évi 300 000 utast, nem kellene az állami támogatásokról szóló szabályozás hatálya alá tartozniuk;
16. bonyolultnak tartja az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó uniós jogszabályokkal együttesen való alkalmazását, és úgy véli, hogy az bizonytalanságokhoz vezet azzal kapcsolatban, hogy a helyi és regionális önkormányzatok hogyan nyújthatnak támogatást a regionális repülőtereknek. Az ilyen ügyek intézése az Európai Bizottságnál a tapasztalatok szerint igen sokáig tart. Mindez jelentősen megnehezítheti annak támogatását, hogy a kis régiók és a peremterületek megfelelő összeköttetési szintet tudjanak fenntartani;

Kutatás és innováció

17. örömmel fogadja, hogy a stratégia kiemeli a kutatás, a fejlesztés és az innováció jelentőségét ahhoz, hogy Európa megtarthassa vezető szerepét a légi közlekedési és a repülési ágazatban. Hangsúlyozza, hogy a régiók fontos szerepet töltenek be – nem utolsósorban a régióknak a regionális fejlesztési munkák iránti felelősségét tekintve – az állami, magán- és tudományos körökkel való együttműködésben a kutatás, a fejlesztés és az innováció terén. A légi közlekedés környezeti hatásainak korlátozását elősegítő kutatás és fejlesztés különösen nagy érdeklődésre tart számot a helyi és regionális önkormányzatok részéről. Fontos kutatási terület például a fosszilis összetevőktől mentes, költséghatékony repülőgép-üzemanyagok fejlesztése;

Drónok

18. óriási lehetőséget lát a drónok helyi és regionális szintű felhasználásában – nem utolsósorban Európa gyéren lakott részein –, és támogatja azt a törekvést, hogy Európa az élre kerüljön a dróntechnológiák és alkalmazásuk fejlesztésében. A drónalapú szolgáltatások köre és száma várhatóan jelentősen növekedni fog, és ez az üzleti szféra és a polgárok javára szolgál. A drónok felhasználásának fokozódásával egy időben viszont olyan kérdéseket is fel kell vetni és meg kell oldani, mint a biztonság a légtérben és a földön, a magánélet védelme, a felelősség és az általános elfogadottság. Ezt figyelembe véve az RB területi hatásvizsgálatot végzett a drónokról. Az RB kockázatalapú és rugalmas, a szubszidiaritás elvét is figyelembe vevő alapvető szabályozást szeretne uniós szinten a drónok mindenféle használatára vonatkozóan, és hangsúlyozza, hogy párbeszédre van szükség az alapvető szabályozás kidolgozásával megbízott EASA és a tagállamok nemzeti, regionális és helyi szintű szereplői között. A dróntechnológiának köszönhetően a repülés az eddigiekhez képest másképpen fog terjedni helyi és regionális szinten, a jogalkotás és a szabályozás során pedig területrendezési szempontokat is figyelembe kell venni;

Éghajlat, környezet és intermodalitás – területfejlesztés a fenntartható fejlődésért

19. furcsállja, hogy az éghajlat kérdését, amely pedig a jövő számára vitathatatlanul az egyik legfontosabb kihívás, a stratégia csak röviden összefoglalva tárgyalja. Az, hogy az ICAO keretén belül olyan globális mechanizmus létrehozásán dolgozunk, amely enyhíti a légi közlekedési ágazatnak az éghajlatra gyakorolt hatását, helyes és fontos, ám ez nem akadályozhat meg minket, európaiakat abban, hogy – a stratégiában kitűzött, magasabb környezeti normák fenntartására és idővel megszigorítására irányuló céloknak megfelelően – az ICAO által meghatározott szintnél magasabbra törekedjünk;
20. hangsúlyozza, hogy az éghajlatra gyakorolt hatások enyhítéséért minden szereplő közös felelősséggel tartozik, és fontos a holisztikus szemlélet, nem szabad pusztán a légi közlekedés által gyakorolt éghajlati hatásokra koncentrálni. Helyi és regionális szinten a szárazföldi közlekedés és a repülőtéri tevékenységek is jelentős részben – akár 50%-ban is – felelősek a szén-dioxid-kibocsátás egészségéért. Az éghajlat szempontjából intelligens intermodális közlekedési megoldások kidolgozására irányuló együttműködés a helyi és regionális önkormányzatok, a magánszektor és a repülőterek között jó példa olyan kezdeményezésre, amely kézzelfoghatóan hozzájárulhat az éghajlati hatások mérsékléséhez. Számos repülőtér dolgozik elkötelezetten olyan programokon, amelyek elősegítik az európai repülőterek által kibocsátott szén-dioxid mennyiségének érezhető csökkenését. Az RB úgy véli, hogy a légi közlekedési stratégiának hangsúlyoznia kellene a helyi és regionális szint felelősségét és a benne rejlő lehetőségeket, hogy aktívan hozzájáruljon a légi közlekedésnek betudható szén-dioxid-kibocsátás visszaszorításához;
21. a légi járművek okozta zajt jelentős kihívásnak tartja, amelyet meg kell oldani ahhoz, hogy az európai légi közlekedés tovább fejlődhessen. Feltűnőnek tartja, hogy ezt a légi közlekedés számára kulcsfontosságú kérdést ennyire elhanyagolják. A légi közlekedés okozta zaj jelentős egészségügyi problémákat és a jóléti szint csökkenését eredményezi. A helyi és regionális önkormányzatoknak a polgárok egészsége, biztonsága és komfortérzete, illetve a területrendezés

iránti felelősségüknél fogva központi szerepük van a repülőterek környékén kialakult, a légi közlekedés okozta zaj jellemezte helyzet, valamint az abból eredő érdekellentétek kezelésében;

22. hiányolja továbbá, hogy nem kezelik behatóbban a repülés okozta egyéb környezeti hatásokat, elsősorban a nitrogén-oxidok és az apró részecskék légkörbe kerülését. A stratégia említést tesz az olyan kutatási és fejlesztési projektek várható eredményeiről, mint a Tiszta Égbolt vagy a SESAR, és rámutat, hogy egy éves környezetvédelmi jelentés az EU, a tagállamok és az iparág számára lehetővé teszi majd a légi közlekedési ágazat környezeti teljesítményének jobb visszakövetését, valamint a különböző intézkedések hatékonyságának nyomon követését. Az RB örömmel fogadja a környezeti teljesítmény effajta módszeres, következetes és rendszeres kiértékelését. A helyi és regionális önkormányzatok számára igen hasznos, ha alacsonyabb földrajzi szintű adatokhoz is hozzáférhetnek;
23. úgy véli, hogy a környezeti hatásokat tekintve két alapvető megközelítés létezik, amelyeknek egymást ki kell egészíteniük. Az első az, hogy a kibocsátásokat már a forrásnál korlátozni kell – itt a nemzetközi normáknak és eszközöknek van nagy jelentőségük. A második pedig az, hogy a helyi és regionális önkormányzatok a repülőterek és a légi közlekedési ágazat képviselőivel együttműködésben, jól működő helyi és regionális szintű területrendezés útján korlátozzák, illetve valamilyen módon befolyásolják a helyi kibocsátásokat. A helyi és regionális szintű területrendezésnek és a helyi és regionális önkormányzatok ebben betöltött kulcsszerepének jelentősége azonban egyáltalán nem érvényesül a stratégiában, ami súlyos hiányosság.

Kelt Brüsszelben, 20xx. ... xx-án/én.

II. ELJÁRÁS

Cím:	Közlemény: „Európai légi közlekedési stratégia”; Az „Európai légi közlekedési stratégia” című közleményt kísérő szolgálati munkadokumentum; Rendeletjavaslat a polgári repülés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről
Hivatkozás(ok):	COM(2015) 598 final, SWD(2015) 261 final és COM(2015) 613 final
Jogalap:	EUMSZ 307. cikk
Eljárási szabályzat:	Az RB eljárési szabályzata 41. cikkének a) bekezdése
Tanácsi/Európai parlamenti felkérés kelte/Az Európai Bizottság levelének kelte:	Az Európai Bizottság 2016. december 7-i levele
Elnökségi/Elnöki határozat kelte:	2016. december 9.
Illetékes szakbizottság:	„Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” (COTER) szakbizottság
Előadó:	Ulrika CARLEFALL LANDERGREN (SE/ALDE) Kungsbacka képviselő-testületének tagja
Elemző feljegyzés:	2016. január 25.
Szakbizottsági vita:	2016. március 2.
Szakbizottsági elfogadás kelte:	előreláthatólag 2016. július 4.
Szakbizottsági szavazás eredménye: (szavazattöbbséggel/egyhangúlag elfogadva)	
Plenáris ülésen történő elfogadás kelte:	előreláthatólag 2016. október 10–12.
Korábbi RB-vélemények:	A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása (COR-2015-01426) ¹ Mobilitás a földrajzi és demográfiai nehézségekkel küzdő régiókban (COR-2014-01691) ² Uniós iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról (CdR 5250/2013 fin) ³ A repülőterekkel foglalkozó csomag (CdR 649/2012 fin) ⁴ Az egységes európai égbolt II. fázisa (CdR 333/2008 fin) ⁵

¹ [HL C 195., 2015.6.12., 10. o.](#)

² [HL C 415., 2014.11.20., 18. o.](#)

³ [HL C 114., 2014.4.15., 11. o.](#)

⁴ [HL C 277., 2012.9.13., 110. o.](#)

⁵ [HL C 120., 2009.5.28., 52. o.](#)

	Az európai repülőterek jövője (CdR 406/2006 fin) ⁶
A szubszidiaritás-ellenőrzési hálózattal folytatott konzultáció kelte:	–

⁶

[HL C 305., 2007.12.15., 11. o.](#)