

Czwartek, 11 października 2007 r.

P6_TA(2007)0433

Przepustowość portów lotniczych i obsługa naziemna

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 października 2007 r. w sprawie przepustowości portów lotniczych i obsługi naziemnej: w kierunku bardziej skutecznej polityki (2007/2092(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów zatytułowany „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie” (COM(2006)0819),
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji w sprawie stosowania dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. (COM(2006)0821),
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Gospodarczej i Moneitarnej, Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych, Komisji Rozwoju Regionalnego oraz Komisji Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych (A6-0349/2007),
- A. mając na uwadze, że globalizacja i gwałtowny wzrost gospodarczy spowodują w UE wzrost popytu na transport powietrzny (ruch lotniczy bez ograniczeń w portach lotniczych) średnio o przynajmniej 4,3 % rocznie, a najprawdopodobniej aż o 5,2 % w skali roku;
- B. mając na uwadze, że do roku 2025 spowoduje to wzrost popytu na transport powietrzny 2,5 raza wyższy niż w roku 2003;
- C. mając na uwadze, że uwzględniając wszystkie nowe inwestycje, w 2025 r. ponad 60 portów lotniczych nie będzie w stanie sprostać zapotrzebowaniu przy normalnym godzinowym natężeniu ruchu bez wywoływania opóźnień lub bez odwoływania lotów (należałoby wtedy odwołać 3,7 milionów lotów rocznie);
- D. mając na uwadze, że ponieważ istniejących portów lotniczych nie można rozbudować zgodnie z potrzebami, jednym ze sposobów rozwiązania problemu ogromnej liczby odwoływanych lotów przewidzianych na rok 2025 mogłoby być stworzenie pomocniczych lotnisk w pobliżu ich zatłoczonych odpowiedników;
- E. mając na uwadze, że niewystarczająca przepustowość lotnisk i wzrost popytu na transport powietrzny najprawdopodobniej doprowadzą do powstania popytu na nowe duże porty lotnicze (według badania Eurocontrol ich liczba może osiągnąć 10) oraz portów lotniczych średnich rozmiarów (według Eurocontrol – do 15);
- F. mając na uwadze, że kierunki w sektorze transportu lotniczego w Europie uwydatniają potrzebę przewidywania niezbędnych kroków, które należy podjąć na szczeblu UE dla dobra zarówno jej obywateli i gospodarki jako całości;
- G. mając na uwadze, że sprawne usługi naziemne również mają udział w poprawie wykorzystania obecnej przepustowości portów lotniczych poprzez przyspieszenie obsługi na lotniskach;

Czwartek, 11 października 2007 r.

- H. mając na uwadze, że pełne wdrożenie dyrektywy 96/67/WE w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty⁽¹⁾ i ewentualne jej zmiany służące poprawie skuteczności świadczenia tych usług mogłyby również pomóc w zwiększeniu wykorzystania istniejącej przepustowości portów lotniczych;
- I. mając na uwadze, że tradycyjne linie lotnicze, tanie linie lotnicze, przedsiębiorstwa czarterowe, firmy transportowe i prywatne statki powietrzne mają odmiennie wymogi pod względem usług lotniskowych i przydziału czasów startu i lądowań;
- J. mając na uwadze, że odpowiednia infrastruktura transportowa w zakresie świadczenia usług do i na lotniska, zwłaszcza w formie zintegrowanego systemu transportu publicznego, jest głównym elementem infrastruktury lotniska;
1. z zadowoleniem przyjmuje wyżej wspomniany komunikat Komisji jako pierwszy krok w kierunku rozwiązania kwestii przepustowości portów lotniczych, pomimo tego, iż planowanie nowej infrastruktury pozostaje w kompetencji każdego z państw członkowskich; wzywa jednocześnie Komisję do poświęcenia należytej uwagi transportowi lotniczemu jako głównemu elementowi transportu towarowego i pasażerskiego w Europie; zwraca się też do Komisji o dalsze monitorowanie i przedstawienie dokładnych statystyk dotyczących obecnej sytuacji w zakresie przepustowości lotnisk w celu lepszego rozwiązania powyższego problemu;
 2. zauważa, że odpowiednia przepustowość lotnisk, wydajna obsługa naziemna oraz pełne wykorzystanie przepustowości są kluczowe dla europejskiej gospodarki i muszą być zagwarantowane;
 3. przyjmuje z zadowoleniem propozycje przedstawione przez Komisję w swoim komunikacie i podkreśla znaczenie lotnictwa jako środka transportu zapewniającego Unii spójność terytorialną, gospodarczą i społeczną, zwłaszcza w odniesieniu do obszarów oddalonych, peryferyjnych i wyspiarskich;
 4. uważa, że 14 środków zaproponowanych w komunikacie przez Komisję reprezentuje spójne podejście służące poprawie wykorzystania obecnych możliwości; zwraca się mimo to do Komisji o wyznaczenie bardziej konkretnych terminów ich realizacji i nalega, aby je respektowano;

Tworzenie nowych zdolności przepustowych

5. uważa jednak, że Komisja nie zbadała jeszcze w pełni możliwości wypracowania globalnego podejścia UE do kwestii zapotrzebowania na dodatkowe zdolności przepustowe, ograniczeń w przyszłych inwestycjach w dodatkowe zdolności przepustowe oraz osi strategicznych, które pozwoliłyby nie tylko na przewidywanie ewentualnego kryzysu przepustowości, ale także zapewniłyby wzmocnienie UE jako spójnej i konkurencyjnej platformy transportu powietrznego na szczeblu światowym;
6. proponuje przeprowadzenie badania na temat faktycznego popytu na infrastrukturę, które ulepszyłyby ewentualny wszechstronny europejski plan przepustowości lotnisk opracowany w przyszłości i mogłyby stać się akceptowanym w całej UE mechanizmem prognozowania ruchu lotniczego; podkreśla, że tego typu mechanizm mógłby być wykorzystywany przez lotniska jako ramy planowania na rzecz poprawy przepustowości oraz że zaletą prognozowania opartego na popycie jest fakt, że zapewnia ono realistyczny obraz rynku i rozwoju sektora transportu lotniczego;
7. zauważa, że jedną z większych barier w liberalizacji obsługi naziemnej oraz w jej efektywności jest przywoływany przez wielu przedstawicieli wspólnotowych portów lotniczych brak miejsca, jest jednak zdania, że twierdzenie to należy sprawdzić, a tam gdzie jest to konieczne – rozwiązać ten problem;

⁽¹⁾ Dz.U. L 272 z 25.10.1996, str. 36.

Czwartek, 11 października 2007 r.

8. podkreśla potrzebę opracowania wspólnych definicji i wspólnych narzędzi analitycznych do oceny przepustowości portów lotniczych, jak również procedur, które włączyłyby wszystkie zaangażowane podmioty w ocenę średnio- i długoterminowych potrzeb UE w zakresie przepustowości; zauważa, że podejściu nastawionemu na współpracę może towarzyszyć wymiana dobrych wzorców w takich dziedzinach, jak oddziaływanie na środowisko i opłacalność, wstępne finansowanie nowej infrastruktury, planowanie i zarządzanie przestrzenne, integracja różnych rodzajów transportu, a także narzędzia do modelowania i symulacji mające na celu przyspieszenie planowania i tworzenie potencjału; podkreśla, że inicjatywy te posłużą jako dopełnienie Programu badań w zakresie jednolitego systemu zarządzania europejską przestrzenią powietrzną (SESAR) i będą mogły zostać uzupełnione nowymi narzędziami instytucjonalnymi, które pomogą zwiększyć przepustowość portów lotniczych;

9. zwraca się do Komisji o przedstawienie Parlamentowi przed 2009 r. sprawozdania w sprawie planu generalnego dotyczącego lepszych zdolności przepustowych portów lotniczych w Europie; podkreśla, że sprawozdanie to powinno wyznaczyć państwom członkowskim spójne podejście w celu wspierania i koordynacji wszelkich krajowych i transgranicznych inicjatyw na rzecz tworzenia nowych zdolności przepustowych portów lotniczych przeznaczonych do obsługi ruchu międzynarodowego oraz lepszego wykorzystania ich obecnej przepustowości, a także na rzecz zarządzania przepustowością mniejszych portów lotniczych, bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich oraz Wspólnoty w zakresie przydzielania możliwości przepustowych portom lotniczym; podkreśla, że dzięki podróżom docelowym duże porty węzłowe oraz regionalne porty lotnicze mogą – każde na swój sposób i zgodnie ze specyficznymi ograniczeniami charakterystycznymi dla poszczególnych państw członkowskich – reagować na problemy środowiskowe, zatory komunikacyjne oraz wyzwania w zakresie dostępności, jest też zdania, że wyłącznie współistnienie różnych rodzajów portów lotniczych, dostosowane do specyfiki każdego kraju, umożliwi UE pokrycie zapotrzebowania w tej dziedzinie; w związku z powyższym przypomina o ogromnym znaczeniu dostępności lotnisk oraz stwierdza, że pomyślnie włączenie ich do sieci transportowej jest warunkiem niezbędnym do zaistnienia współmodalności;

10. wzywa państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne do zagwarantowania, by porty lotnicze, niezależnie od charakteru podmiotu zarządzającego, były ujęte w planach zagospodarowania przestrzennego regionu oraz uwzględnione w strategiach rozwoju regionalnego; przypomina, że budowa tak dużych infrastruktur jak lotniska oraz ich rozbudowa wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na otoczenie terytorialne;

11. popiera ambicję Komisji w zakresie zwiększenia wewnętrznej wydajności logistycznej lotnisk, sugeruje jednak, aby ograniczyć to jedynie do lokalizowania bagażu i towaru;

12. jest przekonany, że w celu zwiększenia przepustowości wstępne finansowanie rozwoju infrastruktury stanowi dla portów lotniczych ważną opcję służącą zwiększaniu przepustowości; podkreśla, że taki system finansowania przynosi korzyści zarówno liniom lotniczym, jak i portom lotniczym poprzez obniżkę kosztów ogólnych finansowania infrastruktury, zapewnienie liniom lotniczym elastyczniejszego zestawienia cen i zmniejszenie ryzyka portów lotniczych w miarę jak linie lotnicze zaczynają wcześniej spłacać koszty inwestycji lotniczych;

13. podkreśla gospodarcze znaczenie portów lotniczych dla tworzenia nowych miejsc pracy, w szczególności na poziomie regionalnym; zwraca uwagę, że zarządzający portami lotniczymi, firmy świadczące usługi lotnicze, konserwatorskie i gastronomiczne mogą stworzyć znaczącą liczbę miejsc pracy i tym samym przyczynić się do realizacji celów strategii lizbońskiej;

14. zwraca się do państw członkowskich oraz władz regionalnych i lokalnych, by lokalizując lotniska uwzględniać uwarunkowania środowiskowe, w tym hałas, emisje zanieczyszczeń, duże natężenie ruchu kołowego w pobliżu portu, bliskość zbiorników paliw i tym podobne, a także uwarunkowania meteorologiczne;

Propagowanie rozwoju przyjaznego dla środowiska

15. zauważa, że lepsze pod względem środowiskowym osiągi silników spowodowały w ciągu ostatnich 40 lat obniżkę emisji CO₂ na 1 km o 70 % i proces ten będzie w przyszłości kontynuowany; podkreśla, że celem przemysłu lotniczego jest obniżka emisji o kolejne 50 % do 2020 r.;

Czwartek, 11 października 2007 r.

16. zwraca jednak uwagę, że mimo tego postępu, rozwój transportu lotniczego, który doznał znacznego przyspieszenia w ostatnich latach, doprowadził do dużego wzrostu całkowitej ilości emisji gazów cieplarnianych wytwarzanych w tym sektorze (+100 % w porównaniu z rokiem 1990, zgodnie z szacunkami Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska) oraz że zatłoczenie portów lotniczych w znacznym stopniu się do tego przyczynia;

17. przypomina, że wzrostowi transportu lotniczego będą musiały towarzyszyć programy techniczne i regulacyjne ograniczające jego koszty zewnętrzne; z zadowoleniem przyjmuje służącą temu celowi inicjatywę Komisji na rzecz włączenia lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji; przypomina, że skuteczność inicjatyw mających na celu redukcję oddziaływania transportu lotniczego na środowisko zależy także od polityki krajowej poszczególnych państw prowadzonej globalnie i w związku z tym podkreśla konieczność ustanowienia wspólnych programów z krajami trzecimi;

18. uważa jednak, że sprawa emisji gazów cieplarnianych powinna być w miarę możliwości rozwiązywana w sposób bardziej zdecydowany zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym, z myślą o poprawie konkurencyjności bardziej trwałego transportu lotniczego UE, która jest już zagrożona przez szybki rozwój portów węzłowych w nienależących do UE sąsiadujących regionach Europy; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wykorzystania wszystkich dostępnych środków w celu osiągnięcia porozumienia w tej sprawie na szczeblu międzynarodowym;

19. nalega zwłaszcza, aby koniecznie opracować systemy regulacyjne i finansowe w celu przyspieszenia modernizacji i odnowy floty i propagowania cichszych, efektywniejszych energetycznie i mniej zanieczyszczających silników przyjaznych dla środowiska;

Zapewnienie właściwego wdrożenia i dostosowania ram regulacyjnych

20. uważa, że wzrost ruchu lotniczego będzie wymagał pójsia krok dalej we wdrażaniu ram prawnych mających zastosowanie do transportu lotniczego;

21. zwraca się do Komisji o zagwarantowanie pełnego wdrożenia rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty⁽¹⁾ oraz przedstawienie dodatkowych wytycznych do tekstu i jego lepsze wyjaśnienie; szczególnie nalega, aby koniecznie zapewnić lepszą koordynację i dostosowanie pomiędzy przydziałem czasu na start lub lądowanie przez służby Zarządzania przepływem ruchu lotniczego (AFTM) a przydziałem czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, większą skuteczność komitetów koordynujących oraz lepszą koordynację wylotów i przylotów oraz dodatkowo podkreśla konieczność ujednoczenia definicji, poziomów tolerancji i sposobu przydziału czasów lotniskowych i AFTM;

22. przypomina o potrzebie wprowadzenia mechanizmów rynkowych do procesu przydziału czasów startów i lądowań w celu możliwie najlepszego wykorzystania niewielkiej przepustowości portów lotniczych; podkreśla jednak, że zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 95/93 zmienionym w 2004 r. Komisja miała przedłożyć Parlamentowi i Radzie sprawozdanie w sprawie funkcjonowania tego rozporządzenia najpóźniej do kwietnia 2007 r. oraz że wprowadzenie mechanizmu rynkowego powinno się dokonywać wyłącznie na podstawie takiego sprawozdania;

23. zauważa jednak, że sięganie po mechanizmy rynkowe, takie jak przydział czasu na start i lądowanie w celu poprawy wykorzystania istniejącej przepustowości w portach lotniczych nie rozwiąże problemu braku infrastruktury, gdyż taki mechanizm nie tworzy dodatkowych przydziałów czasu na start i lądowanie; uważa ponadto, że spójność między przydziałami czasu na start i lądowanie na lotniskach a przydziałem czasu na start i przepływem ruchu lotniczego ze strony AFTM przyniesie ograniczone korzyści i nie rozwiąże problemu przepustowości;

24. wzywa Radę, aby w celu zacieśnienia współpracy między organami lotnictwa cywilnego w sąsiadujących państwach członkowskich, przedstawiła ramy czasowe i terminy, tak aby przed 2008 r. zagwarantować istotny postęp w tworzeniu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB);

⁽¹⁾ Dz.U. L 14, z 22.1.1993, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 793/2004 (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 50).

Czwartek, 11 października 2007 r.

25. podkreśla potrzebę określenia dokładnego harmonogramu realizacji FAB i odnotowuje pozytywne kroki podjęte w tym celu przez niektóre państwa członkowskie, zwłaszcza Północnej i Środkowej Europy, takie jak projekt NUAC (Northern Upper Area Control) i nowe projekty FAB w Europie Środkowej;
26. wzywa Komisję do zainicjowania kroków odgórnych gwarantujących znaczną poprawę w przypadku gdyby państwa członkowskie nie poczyniły do 2008 r. żadnych istotnych postępów w tej dziedzinie;
27. podkreśla znaczenie projektu Galileo dla optymalizacji wykorzystania dotychczasowych i przyszłych możliwości zarządzania przepustowością transportu lotniczego i zwraca uwagę, że dla dobra realizacji projektu SESAR należy wyciągnąć właściwe wnioski z obecnych finansowych problemów z projektem Galileo;
28. obawia się, że tempo innowacji i wprowadzania nowych technologii może być dużo niższe niż tempo wzrostu transportu lotniczego; podkreśla też, że potrzebne będzie przyjęcie nowych, uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym rygorystycznych norm dotyczących hałasu oraz nowego podejścia do ograniczania liczby osób narażonych na hałas;

Wzmocnienie regionalnej współpracy w zakresie przepustowości portów lotniczych

29. jest zdania, że zwiększenie przepustowości portów lotniczych nie będzie możliwe bez skutecznej i wszechstronnej współpracy między portami lotniczymi a właściwymi władzami regionalnymi i lokalnymi, pod warunkiem, że współpraca taka nie będzie naruszać wspólnotowych zasad konkurencji;
30. z zadowoleniem przyjmuje wszystkie inicjatywy w sprawie obszarów zajmowanych przez porty lotnicze, które prowadziłyby do ogólnoeuropejskiego dialogu na temat kwestii związanych z tworzeniem nowych zdolności przepustowych portów lotniczych, w szczególności na temat koordynacji lub integracji przepustowości, oddziaływania na środowisko w sąsiadujących populacjach, planowania przestrzennego oraz rozwoju i zatrudnienia;
31. wzywa Komisję, aby zachęciła państwa członkowskie do zaostrzenia przepisów w zakresie miejskiego planowania przestrzennego i budownictwa w stopniu pozwalającym zapobiegać hałasowi i innym zanieczyszczeniom powodowanym przez porty lotnicze w ich sąsiedztwie;
32. wzywa Komisję i państwa członkowskie do ułatwienia wymiany najlepszych rozwiązań dotyczących publicznego zarządzania obszarami lokalizacji portów lotniczych oraz do wsparcia finansowego projektów pilotażowych i programów badań naukowych związanych z kwestią oddziaływania portów lotniczych na otaczające tereny i ich mieszkańców;
33. pragnie, aby porty lotnicze „rozwoju regionalnego” w regionach odizolowanych, oddalonych i ultra-peryferyjnych mogły nadal korzystać z pomocy państwa proporcjonalnie do pełnionych przez siebie funkcji użyteczności publicznej;
34. uważa, że firmy lotnicze powinny zapewnić dostateczne gwarancje i przejąć odpowiedzialność w zakresie amortyzacji wyposażenia portów lotniczych, którego zapewnienia wymagają od zarządców portów lotniczych, tak aby nie stawać tych ostatnich w trudnej sytuacji w przypadku konieczności nieprzewidzianego wycofania się przed całkowitą amortyzacją;

Obsługa naziemna

35. odnotowuje wyżej wspomniane sprawozdanie Komisji w sprawie stosowania dyrektywy Rady 96/67/WE;
36. z zadowoleniem przyjmuje do wiadomości pozytywne skutki, jakie zdaniem Komisji przyniosła wyżej wymieniona dyrektywa, zauważa jednak po pierwsze, że ta pozytywna ocena opiera się na wynikach analizy przeprowadzonej w 2002 r., która nie obejmowała całego obszaru UE po rozszerzeniu, choć stwierdzono, że stosowanie dyrektywy budzi szczególne obawy w państwach członkowskich mających przystąpić do UE po 2002 r.; ponadto stwierdza, że trudności i wątpliwości dotyczące stosowania dyrektywy nie znikły i trwają zwłaszcza w odniesieniu do norm, które powinni spełniać usługodawcy biorący udział w konkurencyjnych przetargach; zachęca Komisję do wydania szczegółowych wytycznych, lub jeżeli to właściwe – do przedstawienia nowych wniosków – w celu rozwiania pozostałych wątpliwości co do zasad dotyczących przetargów;

Czwartek, 11 października 2007 r.

37. zachęca Komisję do przeprowadzenia nowej oceny oddziaływania stosowania dyrektywy, jej końcowych korzyści i/lub wad dla użytkowników, pracowników i pasażerów przed przedstawieniem kolejnego wniosku prowadzącego do dalszej liberalizacji;

38. uważa, że na podstawie tej nowej oceny oddziaływania Komisja mogłaby w miarę potrzeby przedstawić dodatkowe wytyczne dotyczące interpretacji niektórych przepisów mogących pozostawiać portom lotniczym zbyt szeroki margines interpretacji i mogących prowadzić do niepożądanych konsekwencji w zakresie zdolności obsługi naziemnej do wchodzenia na rynek;

39. z drugiej strony uważa, że pewne przepisy wymagają pilnego doprecyzowania, jak na przykład przepisy dotyczące ochrony pracowników w przypadku przejścia przedsiębiorstwa oraz opłat za dostęp; nalega, aby w związku z tym Komisja jak najszybciej zapewniła wskazówki dotyczące interpretacji tych przepisów;

40. zaleca, aby każda nowa próba zmiany przedmiotowej dyrektywy koncentrowała się przede wszystkim na jakości obsługi naziemnej oraz jakości zatrudnienia w sektorze obsługi naziemnej; w szczególności zachęca Komisję do:

- zbadania możliwości ustanowienia minimalnych norm jakości i norm socjalnych, które powinny być brane pod uwagę w trakcie procedury selekcji i zamieszczane w umowach zawieranych między linią lotniczą a dostawcą usług w zakresie obsługi naziemnej,
- ustanowienia zasad podwykonawstwa poprzez zapewnienie minimalnego poziomu bezpieczeństwa/jakości przez dostawców w celu zagwarantowania sprawiedliwej konkurencji, a także wprowadzenia wymogu uprzedniego wskazania ewentualnych podwykonawców,
- określenia i jednoznacznego ustanowienia, w ramach możliwości, warunków, na jakich port lotniczy może świadczyć usługi obsługi naziemnej, zwłaszcza w sytuacji, gdy wystarczająca liczba niezależnych usługodawców jest chętna, by te usługi świadczyć,
- rozważenia dokonania przeglądu a w razie potrzeby zwiększenia minimalnej liczby usługodawców dopuszczonych do świadczenia usług na lotniskach (obecnie minimalna liczba wynosi dwa), zwłaszcza w przypadku dużych lotnisk, a także do rozważenia zaprzestania ustalania sztucznego limitu dla prowadzących obsługę podmiotów będących stroną trzecią,
- wprowadzenia na szczeblu państw członkowskich procedury udzielania licencji, aby zagwarantować obowiązkowy minimalny poziom jakości i solidności dostawcy, a także poszanowanie praw socjalnych i układów zbiorowych; podkreśla, że udzielanie licencji będzie podlegać zasadzie wzajemnej uznawalności,
- zapewnienia, że dostawcy gwarantują odpowiedni poziom wykszolenia i ochrony socjalnej swoich pracowników;
- zagwarantowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników, pasażerów i przewoźników towarowych;

41. podkreśla, że w odniesieniu do wyboru obsługi naziemnej dostarczającej zastrzeżone usługi opinia użytkowników linii lotniczych nie zawsze jest szczegółowo rozpatrywana przez porty lotnicze oraz zdaje sobie sprawę, że w niektórych przypadkach obsługa naziemna dostarczająca zastrzeżone usługi wybierana jest wbrew prawie jednomyślnej opinii komitetu użytkowników portów lotniczych;

42. nalega na konieczność zwiększenia przejrzystości i wprowadzenia bardziej rygorystycznych, ukierunkowanych na użytkownika przepisów dotyczących wyboru obsługi naziemnej dostarczającej zastrzeżone usługi; w szczególności nalega, aby rozpatrzyć możliwość ustanowienia dodatkowych zasad dotyczących komitetu użytkowników portów lotniczych polegających na przykład na obowiązku podania powodów, z jakich wybór dokonany przez port lotniczy nie jest zgodny z opinią komitetu; zauważa, że w takim przypadku podjęcie decyzji mogłoby również zostać przekazane organowi niezależnemu od organu zarządzającego portem lotniczym; ponadto proponuje Komisji rozpatrzenie, w przypadku dokonywania w przyszłości

Czwartek, 11 października 2007 r.

zmian w dyrektywie 96/67/WE, czy linie lotnicze już świadczące usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym za pośrednictwem strony trzeciej powinny być wykluczone z głosowania nad wyborem nowego kandydata;

43. stwierdza, że od czasu przyjęcia dyrektywy 96/67/WE konkurencja wyraźnie zaostriżyła się, a ceny za obsługę naziemną spadły w prawie wszystkich „starych” państwach członkowskich UE;

*
* * *

44. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządowi i parlamentom państw członkowskich.

P6_TA(2007)0434

Strategia kontroli zachorowań na nowotwory

Oświadczenie Parlamentu Europejskiego w sprawie potrzeby szeroko zakrojonej strategii kontroli zachorowań na nowotwory

Parlament Europejski,

— uwzględniając art. 116 Regulaminu,

A. mając na uwadze, że zgodnie z traktatami, Wspólnota wezwana jest do odgrywania czynnej roli w obszarze ochrony zdrowia, przy zachowaniu zasady pomocniczości,

B. mając na uwadze, że nowotwory stanowią główną przyczynę zgonów w Europie,

C. mając na uwadze, że zgodnie z obecną wiedzą 1/3 zachorowań na nowotwory można zapobiec, a połowę wszystkich ich przypadków stwierdzić na wczesnym etapie, a więc umożliwić pomyślne przeprowadzenie leczenia,

1. uważa, że nowotwory przestaną być główną przyczyną zgonów, jeśli obejmie się je szeroko zakrojoną strategią;

2. wzywa Radę i Komisję do sformułowania szeroko zakrojonej strategii, obejmującej cztery podstawowe elementy kontrolowania zachorowań na nowotwory:

a) zapobieganie,

b) wczesne wykrywanie,

c) diagnozę, leczenie i obserwację,

d) opiekę paliatywną;

3. wzywa Komisję do dokonania przeglądu ustawodawstwa Wspólnoty oraz uaktualnienia i dostosowania swych działań do najnowszych postępów naukowych;

4. wzywa Komisję do:

— stymulowania badań oraz innowacyjności w obszarze podstawowego zapobiegania oraz wczesnego wykrywania przypadków nowotworów;

— promowania użytecznych kampanii informacyjnych skierowanych do ogółu społeczeństwa oraz do wszystkich podmiotów świadczących usługi zdrowotne;