

Martes, 3 de febrero de 2009

Programa para el futuro sostenible de la aviación general y de negocios

P6_TA(2009)0036

Resolución del Parlamento Europeo, de 3 de febrero de 2009, sobre un programa para el futuro sostenible de la aviación general y de negocios (2008/2134(INI))

(2010/C 67 E/02)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 11 de enero de 2007, titulada «Programa para el futuro sostenible de la aviación general y de negocios» (COM(2007)0869),
- Vista la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2008, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación (COM(2008)0388),
- Vista la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE del Consejo (COM(2008)0390),
- Vista la Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero ⁽¹⁾,
- Vistos el Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo ⁽²⁾, el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo ⁽³⁾ y el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo ⁽⁴⁾,
- Visto el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea ⁽⁵⁾ (Reglamento AESA),
- Visto el Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios ⁽⁶⁾,
- Visto el Reglamento (CE) n° 375/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ DO L 8 de 13.1.2009, p. 3.⁽²⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.⁽³⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.⁽⁴⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.⁽⁵⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.⁽⁶⁾ DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.⁽⁷⁾ DO L 94 de 4.4.2007, p. 3.

Martes, 3 de febrero de 2009

- Visto el Reglamento (CE) n° 376/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas ⁽¹⁾,
 - Visto el Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) ⁽²⁾,
 - Visto el proyecto CESAR (Cost Effective Small Aircraft) financiado en el marco del 6º Programa Marco de Investigación y Desarrollo tecnológico,
 - Vista la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 25 de junio de 2008, titulada «Cielo Único Europeo II: Hacia una aviación más sostenible y más funcional» (COM(2008)0389),
 - Vista la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 24 de enero de 2007, titulada «Plan de acción para mejorar la capacidad, la eficiencia y la seguridad de los aeropuertos en Europa» (COM(2006)0819),
 - Vista la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 30 de abril de 2008, sobre la aplicación del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, en su versión modificada (COM(2008)0227),
 - Vista la Comunicación de la Comisión, de 15 de marzo de 2007, titulada «Situación actual del proyecto de realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tráfico aéreo (SESAR)» (COM(2007)0103),
 - Visto el artículo 45 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Industria, Investigación y Energía (A6-0501/2008),
- A. Considerando que la aviación general y de negocios comprende una serie de actividades aeronáuticas; y que el término se aplica a todas las operaciones de aviación civil distintas del transporte aéreo comercial, así como a operaciones de transporte aéreo civil solicitado y remunerado,
- B. Considerando que el sector también comprende trabajos aéreos de gran valor, tan diversos y especializados como la cartografía aérea, los vuelos agrícolas, la lucha contra incendios y la vigilancia del tráfico, pero también la formación aérea y los vuelos recreativos,
- C. Considerando que, en la actualidad, no se dispone de información y datos estadísticos sobre la aviación general y de negocios,
- D. Considerando que, en Europa, la aviación general y de negocios es el sector de la aviación civil de crecimiento más rápido; y que la aviación general y de negocios complementa el servicio de transporte aéreo regular de las compañías comerciales y proporciona beneficios sociales y económicos específicos, como el aumento de la movilidad de los ciudadanos, la productividad de las empresas y la cohesión regional,

⁽¹⁾ DO L 94 de 4.4.2007, p. 18.

⁽²⁾ DO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

Martes, 3 de febrero de 2009

- E. Considerando la creciente importancia económica de la aviación general y de negocios, en particular para la industria manufacturera europea que, de manera constante, aumenta su parte en el mercado mundial y dispone de un considerable potencial de crecimiento,
 - F. Considerando que la política de la Unión Europea para el sector de la aviación siempre se ha centrado en el transporte aéreo comercial y no ha prestado la debida atención al creciente impacto de la aviación general y de negocios,
 - G. Considerando que las normas destinadas a regular el funcionamiento del complejo sector de la aviación comercial pueden suponer una carga reglamentaria y financiera desproporcionada para los operadores de pequeñas aeronaves privadas; y que, por lo tanto, en determinados aspectos, el enfoque normativo único y la aplicación uniforme de las normas a los distintos sectores de la aviación han resultado inadecuados,
 - H. Considerando que el acceso al espacio aéreo y los aeródromos es una cuestión clave para la aviación general y de negocios, ya que existe un desequilibrio cada vez mayor entre la demanda y la capacidad; y que, cada vez más, la aviación general y de negocios compite con la industria aeronáutica en general por el acceso al espacio aéreo y los aeródromos,
1. Acoge con gran satisfacción la Comunicación de la Comisión sobre la aviación general y de negocios, en la que ofrece un detallado análisis de las cuestiones que afectan al sector y define una serie de enfoques adecuados para dar respuesta a sus necesidades específicas en el marco de un diálogo permanente entre todas las partes interesadas;

Reglamentación proporcionada y subsidiariedad

2. Subraya la necesidad de tener en cuenta los intereses y especificidades de la aviación general y de negocios en la elaboración de futuras iniciativas reguladoras para el transporte aéreo con el fin de reforzar su competitividad; pide, al respecto, a la Comisión que se asegure de que en la formulación y ejecución de la legislación aérea actual y futura se apliquen los principios de proporcionalidad y subsidiariedad;
3. Recuerda a la Comisión la necesidad de llevar a cabo, de manera sistemática y en caso necesario, evaluaciones de impacto segmentadas para diferenciar los reglamentos que afectan a las diferentes categorías de empresas y usuarios del espacio aéreo, en la medida en que ello no comprometa la seguridad;
4. Pide a la Comisión que, al adoptar las normas de ejecución relativas a la seguridad aérea, se asegure de que son proporcionadas y acordes a la complejidad de cada categoría de aeronaves y operaciones;
5. Acoge con satisfacción, como buen ejemplo de reglamentación proporcionada, la reciente adaptación de las normas para el mantenimiento de las aeronaves que no participan en el transporte aéreo comercial y, en particular, para las aeronaves que no están clasificadas como aeronaves propulsadas complejas;
6. Considera que, en el caso de la aviación general, sería deseable cierto grado de flexibilidad en la fase de aplicación mediante la delegación de determinadas competencias de supervisión en las asociaciones y organizaciones de aviación deportiva y recreativa sujeta a la supervisión apropiada por parte de la autoridad de aviación pertinente y a condición de que no hubiera conflictos de intereses;

Martes, 3 de febrero de 2009

7. Pide a la Comisión que estudie la posibilidad de establecer procedimientos de seguridad y control simplificados para los pasajeros de la aviación de negocios, sin comprometer en modo alguno su seguridad;
8. Propone que la Comisión facilite el intercambio de buenas prácticas en materia de medidas de seguridad en los aeropuertos de tamaño pequeño y mediano;

Capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo

9. Señala que para la aviación general y de negocios es cada vez más difícil tener acceso no solamente a los grandes aeropuertos sino también a los aeropuertos regionales debido a la creciente demanda del transporte aéreo comercial, que ejerce presión sobre la disponibilidad de franjas horarias y plazas de aparcamiento;
10. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que, a través de sus autoridades aeroportuarias, hagan frente a estos problemas mediante medidas que optimicen el uso de la capacidad existente gracias a una mejor planificación y al uso de tecnologías modernas, según lo previsto en el plan de acción de la Comisión para la capacidad, eficiencia y seguridad de los aeropuertos en Europa («Plan de Acción de la Comisión»);
11. Espera el dictamen del nuevo Observatorio comunitario de la capacidad aeroportuaria sobre el desarrollo de medidas para mejorar la capacidad de la red aeroportuaria europea y confía asimismo en que el Observatorio desempeñe un papel importante en la aplicación del Plan de Acción de la Comisión;
12. Considera que los helicópteros pueden ser una importante herramienta de conexión de corta distancia entre los aeropuertos e insta a la Comisión y a los Estados miembros a incluirlos en las estrategias de aumento de capacidades;
13. Insta a los Estados miembros y a las autoridades regionales y locales a que inviertan en la modernización de los aeropuertos de tamaño pequeño y mediano, puesto que revisten gran importancia para la aviación general y de negocios;
14. Alienta a los Estados miembros a invertir en las infraestructuras específicas necesarias para la operación y el estacionamiento de aeronaves en el ámbito de la aviación general y de negocios;
15. Insta a los Estados miembros y a las autoridades regionales y locales a implicar a todas las partes interesadas en los procesos de consulta con objeto de dedicar, en su caso, aeropuertos potenciales o existentes para su uso específico por la aviación general y de negocios; señala que, en los casos en que se trate de aeropuertos militares desmantelados, la consulta debe incluir a las autoridades militares;
16. Considera extremadamente importante que la división en zonas del espacio aéreo alrededor de los aeropuertos de tamaño pequeño y mediano resulte apropiada para los usuarios de la aviación general y de negocios, y que cualquier cambio en tales zonas vaya precedido por una consulta con tales usuarios;
17. Subraya que la aviación de negocios debería gozar, siempre que sea posible, de un acceso adecuado a los principales aeropuertos con el fin de conectar las regiones europeas con sus centros económicos; pide a la Comisión que estudie y prepare, a finales de 2009 a más tardar, un informe dirigido al Parlamento sobre si es necesario en este caso adaptar las disposiciones existentes del Reglamento relativo a las franjas horarias;

Martes, 3 de febrero de 2009

18. Subraya la necesidad de desarrollar un enfoque armonizado a escala europea para garantizar la coherencia entre la asignación de franjas horarias y la planificación de vuelos, y pide a la Comisión que proponga las medidas pertinentes y fomente la participación de los coordinadores europeos de aeropuertos en esta materia;
19. Espera que la introducción de un sistema de gestión del tránsito aéreo con las tecnologías más avanzadas e innovadoras en el marco de la empresa común SESAR contribuya a luchar contra la fragmentación del espacio aéreo europeo y la congestión prevista, y aumente significativamente la capacidad de dicho espacio en beneficio de todos los usuarios, incluida la aviación general y de negocios;
20. Subraya, no obstante, que el programa SESAR tiene que tener plenamente en cuenta la especificidad de la aviación general y de negocios y proporcionar verdaderos beneficios al sector sin someterlo a cargas innecesarias;
21. Estima que uno de los objetivos debería consistir en proporcionar a los usuarios de las reglas de vuelo visual (VFR) un acceso a la información sobre tráfico, meteorología y aeronáutica de uso fácil y con una buena relación coste/eficacia;
22. Insiste en que la legislación relativa al cielo único europeo y al programa SESAR no debe dar lugar a requisitos tecnológicos desproporcionados y excesivamente costosos para las pequeñas aeronaves que operan con arreglo al sistema VFR, reconociendo plenamente que todas las aeronaves que utilizan el espacio aéreo controlado deben disponer de un equipo que proporcione un nivel adecuado de seguridad, como son los dispositivos de posicionamiento;

Sostenibilidad medioambiental

23. Considera que, comparada con el transporte aéreo comercial, la aviación general y de negocios tiene un impacto medioambiental reducido por lo que concierne a las emisiones de CO₂ y al ruido;
24. Considera, no obstante, que es necesario reducir las emisiones y, para ello, mejorar el rendimiento medioambiental de las aeronaves más pequeñas mediante el uso de combustibles más limpios y la promoción de la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación; destaca al respecto la importancia de iniciativas como «Cielo Limpio» y CESAR;
25. Observa que la mayor parte de la aviación general y de negocios no figura en la Directiva de incluir las actividades de aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero;
26. Opina que, con arreglo al principio de subsidiariedad, la cuestión del ruido se debería tratar a nivel nacional y local y considera que la cartografía en materia de ruido es una de las distintas herramientas que proporcionan una metodología equilibrada para asegurar el desarrollo aeroportuario sin causar una contaminación acústica significativa para los ciudadanos locales;

Otros asuntos

27. Considera que los responsables políticos deben tener a su disposición suficientes datos e información estadística sobre la aviación general y de negocios para comprender plenamente el sector y, por lo tanto, elaborar la reglamentación adecuada; pide a la Comisión y a Eurostat que elaboren y apliquen un enfoque sistemático para la recopilación y el intercambio de datos internacionales y europeos;
28. Se congratula de que la Comisión haya aclarado las definiciones jurídicas, incluida la definición de propiedad fraccionaria, y recuerda que este asunto se examina en el Reglamento AESA revisado y en las normas de ejecución actualmente en preparación;

Martes, 3 de febrero de 2009

29. Pide a la Comisión que tome las medidas adecuadas para facilitar el acceso a los mercados mundiales de la industria manufacturera de la UE del sector de la aviación general y de negocios;
30. Considera necesario tener en cuenta los intereses de la aviación general y de negocios al elaborar la política exterior de la Unión Europea en materia de aviación, en particular por lo que respecta a los vuelos transatlánticos;
31. Pide a la Comisión que intensifique el apoyo a la investigación, al desarrollo y a la innovación, en particular a través de las PYME que proyectan y construyen las aeronaves para la aviación general y de negocios;
32. Considera esencial promover la aviación recreativa y deportiva, así como los aeroclubes europeos, que constituyen una importante fuente de capacidades profesionales para todo el sector aéreo;
33. Pide a la Comisión que tenga en cuenta la importante función que desempeña y puede continuar desempeñando este sector de la aviación en el desarrollo de una formación profesional de pilotos;
34. Pide que la Comisión informe de nuevo al Parlamento Europeo antes de finales de 2009 sobre los avances obtenidos en relación con los asuntos identificados en la presente Resolución;

*
* *

35. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.

La contratación precomercial: impulsar la innovación para dar a Europa servicios públicos de alta calidad y sostenibles

P6_TA(2009)0037

Resolución del Parlamento Europeo, de 3 de febrero de 2009, sobre la contratación precomercial: impulsar la innovación para dar a Europa servicios públicos de alta calidad y sostenibles (2008/2139(INI))

(2010/C 67 E/03)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 14 de diciembre de 2007, titulada «La contratación precomercial: impulsar la innovación para dar a Europa servicios públicos de alta calidad y sostenibles» (COM(2007)0799) (en lo sucesivo, denominada «la comunicación de la Comisión»),
- Vista la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.