



Документ за разглеждане в заседание

B8-1146/2015

4.11.2015

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ

за приключване на разисквания по изявление на Комисията
съгласно член 123, параграф 2 от Правилника за дейността
относно бъдещия пакет от мерки за въздухоплаването
(2015/2933(RSP))

**Вим ван де Камп, Мариан-Жан Маринеску, Дирдре Клун, Жорж Бах,
Маркус Пипер**
от името на групата PPE

Резолюция на Европейския парламент относно бъдещия пакет от мерки за въздухоплаването (2015/2933(RSP))

Европейският парламент,

- като взе предвид позицията си на първо четене от 12 март 2014 г. относно Предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст)¹,
 - като взе предвид позицията си на първо четене от 26 февруари 2014 г. относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004²,
 - като взе предвид резолюцията си относно външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства³,
 - като взе предвид член 123, параграф 2 от своя правилник,
- А. като има предвид, че през 2012 г., секторът на въздушния транспорт в Европа пряко подпомогна 2,6 милиона работни места и допринася за над 2,4% от БВП на ЕС;
- Б. като има предвид, че над 20 000 съкращения на работни места са извършени и запланувани от европейските въздушни превозвачи от 2012 г. насам;
- В. като има предвид, че ЕС е изправен пред редица предизвикателства от гледна точка на конкуренцията както на вътрешния, така и на външния пазар;
- Г. като има предвид, че ЕС и неговите държави членки са наложили различни правни и финансови разпоредби, които едностранно са увеличили тежестта в Европа за европейския сектор на въздухоплаването (като схемата за търговия с емисии в рамките на ЕС, разширяването на обхвата на правата на пътниците, националните данъци, ограничаването на експлоатационните часове);
- Д. като има предвид, че Комисията възнамерява да представи пакет от мерки за въздухоплаването до края на 2015 г., който се стреми да идентифицира предизвикателствата, пред които е изправен секторът на въздухоплаването на ЕС;
1. счита, че пакетът от мерки за въздухоплаването следва да осигури един така необходим стимул за европейската авиационна промишленост, следва да подобри конкурентоспособността на сектора, да доведе до равнопоставеност и да изготви дългосрочна стратегия за европейския въздухоплавателен сектор;

¹ ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 658.

² Приети текстове, P7_TA(2014)0151

³ Приети текстове, P7_TA(2013)0290.

2. призовава Комисията в хода на изготвяне на пакета от мерки за въздухоплаването да вземе предвид и да включи приетия на първо четене пакет на Парламента относно Единно европейско небе + (ЕЕН 2+) и ЕААБ, както и доклада на Парламента относно външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства;
3. подчертава, че въздухоплавателната промишленост е един от основните източници на ЕС за принос към растежа и работните места и че тя е тясно свързана с конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването в ЕС (напр. положителен експортен баланс, по-чисти технологии за европейските въздухоплавателни средства, разгръщането на SESAR, ЕЕН, двустранни споразумения за авиационна безопасност, веригата за поддръжка), като генерират оборот от около 100 милиарда евро годишно и поддържат около 500 000 преки работни места; поради тази причина призовава за проактивни политики за подкрепа и развитие на авиационната промишленост;
4. подчертава, че конкуренцията е пряко свързана с иновациите; следователно препоръчва на Комисията да вземе под внимание иновациите в областта на управлението на въздушното движение и да ги подкрепи (автоматизирани АТС системи, свободно определяне на маршрути), дистанционно управляеми летателни системи, алтернативни варианти на гориво, проектиране на въздухоплавателни средства и двигатели (по-голяма ефективност, по-малко шум), сигурността на летищата (безконтактни решения, система за едноетапна проверка), цифровизация и мултимодални решения (компютърни услуги по наземно обслужване); освен това препоръчва тя да подкрепи глобалните решения в областта на околната среда като например глобална пазарна мярка за отстраняване на емисии на CO₂ от международното въздухоплаване и отказ от регионалните схеми като СТЕ в сферата на въздухоплаването, екологизиране на летищата („зелено рулиране“) и нови бизнес модели (инициативата New Distribution Capability (NDC) на Международна асоциация за въздушен транспорт (IATA), самостоятелно свързване, интегрирана система за продажба на билети);
5. призовава Комисията да действа в рамките на своите правомощия да премахне тежестта на национално и европейско равнище за европейските въздушни превозвачи с оглед засилване на конкурентоспособността на европейския въздушен транспорт;
6. изтъква загубата на конкурентоспособност на летищата на ЕС спрямо тази на летищата извън ЕС; призовава за проактивна политика за укрепването на техния капацитет и възможностите за връзка;
7. отправя искане към Комисията да преразгледа Регламент (ЕО) № 868/2004 във връзка с причините за неговото неприлагане най-късно до октомври 2015 г. и да премахне всички пречки в областта на неговото съставяне като условията, за да го превърне в ефективен инструмент за борба срещу нарушенията на конкуренцията в сектора на въздухоплаването;
8. изразява съжаление относно факта, че Регламент (ЕО) № 868/2004 относно защитата срещу нелоялна ценова практика в сектора на въздушния транспорт никога не е било приложен, и отправя искане към Комисията да преразгледа

Регламент (ЕО) № 868/2004, за да се гарантира запазване на лоялна конкуренция на ЕС във външните отношения в областта на въздухоплаването, да се засили конкурентоспособната позиция на въздухоплавателната промишленост на ЕС, да се предотврати по-ефективно нелоялната конкуренция, да се гарантира реципрочност и да се премахнат нелоялните практики, включително регионалните субсидии и държавните помощи, отпускани на въздушните превозвачи от трети държави, които нарушават функционирането на пазара, с цел подобряване на политическата стратегия на европейско равнище, така че да бъде бързо разрешен този конфликт главно на базата на прилагането на прозрачна клауза за „лоялна конкуренция“;

9. отбелязва, че европейските летища са изправени пред значителен конкурентен натиск както от въздушните превозвачи, така и от конкурентните летища, в резултат на което потребителите не плащат пълните разходи за инфраструктурата; поради това призовава настоятелно Комисията да вземе под внимание тези промени в прилагането на Директивата за летищните такси;
10. подчертава значението на малките и на регионалните летища в Съюза като друг начин за облекчаване на по-големите и основните летища чрез непреки връзки; призовава настоятелно Европейската комисия, съвместно с държавите членки, да представи дългосрочен стратегически план на ЕС за действия във връзка с предизвикателствата и възможностите на регионалните летища в рамките на ЕС, тъй като въздушните връзки следва да се насърчават и да се превърнат в един от стълбовете на стратегията за растеж и заетост на ЕС;
11. изтъква, че преговорите за постигане на широкообхватни споразумения в областта на въздухоплаването с основните търговски партньори на ЕС като съседните държави – държавите от БРИК, държавите от АСЕАН, Япония и Турция, следва да бъдат стратегическа цел и да бъдат започнати или ускорени; изтъква, че това следва да осигури нови възможности за въздушните превозвачи от ЕС, да засили финансовата прозрачност и защитата на лоялната конкуренция, следователно да осигури равнопоставени условия за европейските въздушни превозвачи спрямо техните конкуренти от трети държави; настоява, че за да могат тези широкообхватни споразумения в областта на въздухоплаването да бъдат ефективни на практика, трябва да се включи предпазна клауза, която да дава определения за престъпление, правните последици от нарушаването ѝ и уреждането на спорове;
12. призовава Комисията да договори във възможно най-кратки срокове споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и държавите от Персийския залив; настоява, че прозрачността на финансирането и наличието на силна клауза за лоялна конкуренция трябва да бъдат в ядрото на такова споразумение;
13. отбелязва, че въздушният транспорт не е регулиран в световен мащаб, тъй като той не е обхванат от СТО; призовава Комисията да започне преговори с Международната организация за гражданска авиация (ИКАО), за да настоява за международно приложими разпоредби за справедливи правила в областта на конкуренцията; подчертава значението на глобално съгласувани правила в

рамките на ИКАО с цел намаляване на емисиите от въздухоплаването; признава, че ИКАО е поел ангажимент за разработването на глобален механизъм, основан на пазара;

14. призовава Комисията и държавите членки да ускорят прилагането на законодателството за Единното европейско небе чрез приемането на пакета ЕЕН 2+ и чрез пълно прилагане и действие на функционални блокове въздушно пространство (ФБВП) и чрез определянето на насоки за предоставянето на държавна помощ или за по-добро прилагане и по-бързо одобрение на процедури за бизнес планове, тъй като съществуващата разпокъсаност на европейското въздушно пространство е основна тежест за европейските въздушни превозвачи;
15. очаква, че пакетът от мерки за въздухоплаването ще трябва да предвиди сигурно законодателство, което да бъде пряко свързано с условията на труд в сектора на въздухоплаването, тъй като ЕС трябва да използва пълния набор от налични вътрешни и външни инструменти, за да защитава по-ефективно европейската авиационна промишленост срещу нелоялни практики;
16. призовава за засилване и хармонизиране на веригата за безопасност чрез привличане и задържане на квалифицирана, обучена и приспособима работна сила;
17. препоръчва ГД „Мобилност и транспорт“ и ГД „Трудова заетост, социални въпроси и социално приобщаване“ да работят заедно и пакетът от мерки за въздухоплаването да включва социални разпоредби, както бе обсъдено по време на конференция на високо равнище на тема „Социална програма за транспорта“, организирана на 4 юни 2015 г. от Комисията;
18. препоръчва да се даде по-добро определение на понятието „основно място на стопанска дейност“, така че лицензът за опериране да се предоставя от дадена държава, ако обемът на въздушния транспорт в нея е значителен, и също така във връзка с координирането на системите за социална сигурност и трудовото право, привеждането в съответствие на определението за „основна база“ съгласно Регламент (ЕС) № 83/2014 на Комисията и Регламент (ЕС) № 465/2012; препоръчва освен това съкращаването на преходния период и изясняването на положението на екипажите на въздухоплавателни средства, които имат множество основни бази;
19. препоръчва преразглеждане на прилагането на Директивата относно работа чрез агенции за временна заетост с цел насърчаване на пряката заетост като стандартен модел и ограничаване на използването на нетипична заетост;
20. предлага мерки за борба с нарастващия брой на проблемни от социална гледна точка бизнес практики като например „удобни флагове“ и използването на нетипични форми на заетост като например фиктивната самостоятелна заетост, схеми „плати, за да летиш“ (pay-to-fly), както и договори за нула часове; счита, че те следва да бъдат забранени, тъй като крият потенциални последици за безопасността; призовава за преразглеждане на определението за „основно място на стопанска дейност“ на дружествата, което да изисква от въздушните превозвачи да докажат значителни авиационни дейности в дадена държава;

21. призовава за пълното прилагане на програмата SESAR, която изисква тясно сътрудничество и финансов ангажимент от страна на Комисията, доставчиците на аеронавигационно обслужване, въздушните превозвачи и летищата; следователно призовава за цялостен системен подход по отношение на всички области на въздухоплаването, който да обхваща всички фази на полета, започвайки от наземната позиция, посредством засилване на ролята на ЕААБ в рамките на средата ЕЕН-SESAR, в рамките на система ЕС-ЕААБ за управление на безопасността, сигурността, околната среда и постигнатите резултати;
22. приветства намерението за увеличаване на отговорностите на ЕААБ и следователно очаква, че измененият Регламент (ЕО) № 216/2008 ще гарантира създаването на всеобхватна система за управление на безопасността и ще възложи на ЕААБ отговорността за аспектите, свързани с безопасността, на мерките за сигурност на ЕС, и на свързаните с безопасността аспекти на търговския космически транспорт и дистанционно управляемите летателни апарати; призовава Комисията да предостави ЕААБ статута на единен авиационен орган в Европа предвид широкия спектър от отговорности, които предстои да ѝ бъдат възложени от законодателя;
23. призовава Комисията да засили ролята на ЕААБ в международен план така, че тя да достигне същото равнище като това на нейните основни партньори като Американския федерален орган по въздухоплаване и да гарантира нейното официално признаване в рамките на ИКАО, за да има налице единодушна позиция на ЕС с оглед гарантирането на по-високо равнище на безопасност в световен мащаб за гражданите на ЕС, както и на конкурентоспособността и износа на въздухоплавателната промишленост на ЕС;
24. призовава Комисията да премахне регулаторните пречки за спътниково наблюдение на въздушното движение, с цел да се даде възможност за извършването на животоспасяващи услуги за гражданите на ЕС, и отправя искане към Международния съюз по далекосъобщения (МСД) да направи необходимото разпределянето на спектъра, предвид факта, че ИКАО е определила спътниковата технология АЗО-В като единствената технология, която може да помогне проследяване на полетите, както и управлението на въздушното движение (УВД) извън най-гъсто населените райони, където други форми на технологии за наземното УВД са ограничени; отбелязва, че това би могло да помогне на правителствата, доставчиците на аеронавигационно обслужване, както и въздушните превозвачи в Европа и по света да увеличат ефикасността и капацитета за управление на въздушното движение, като се намалят емисиите в сектора на въздухоплаването и значително се увеличи авиационната безопасност, като същевременно се намалят разходите по инфраструктурата чрез предоставянето на допълнително ниво на наблюдение на европейското въздушно пространство, което би могло да увеличи съществуващото понастоящем;
25. призовава Комисията да предприеме мерки за подобряване на медицинското освидетелстване на пилотите, сигурността, процедурите за навлизане и излизане, свързани с вратите на пилотската кабина, след оценката на риска в доклада на работната група на ЕААБ;

26. настоява за „мерки за сигурност, основани на риска“ за пътническия и товарния транспорт вместо „мерки, основани на реагирането“, за по-справедлив и балансиран подход към чувствителния въпрос за безопасността на въздухоплаването, за да се отговори на нуждите и очакванията на държавите членки, от една страна, и за да се избегне недоволство на пътниците по летищата, от друга страна, и за укрепване на Службата за сигурността на въздухоплаването (AVSEC) и системата на консултативната група на заинтересованите лица в областта на сигурността на въздухоплаването (SAGAS) за създаването на мерки във връзка със сигурността; поради това настоятелно призовава Комисията да предприеме проучване за осъществимост относно въвеждането на система за предварителна проверка в Европа, еквивалентна на тази, която се прилага в Съединените щати;
27. призовава бюджетните органи да запазят един конкурентоспособен бюджет за ЕААБ, в който да се отчитат тези нови отговорности, за да може въздухоплавателните дружества от ЕС да имат на разположение гъвкави и ефективни инструменти, които да им позволяват да бъдат конкурентни в световен мащаб; освен това призовава държавите членки и Комисията да увеличат публичната финансова подкрепа в областта на сигурността на въздухоплаването и публичното финансиране на сигурността на въздухоплаването, което е нормата в други региони на света, включително в САЩ, за да се позволи на европейските летища да повишат своята конкурентоспособност чрез намаляване на летищните си такси; призовава Комисията да гарантира приключването на първоначалния бюджет на Механизма за свързване на Европа (МСЕ), който първоначално беше засегнат от създаването на ЕФСИ;
28. призовава Комисията да разгледа всички горепосочени въпроси в своя законодателен пакет за въздухоплаването, който трябва да представен до края на 2015 г.;
29. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.