



**B8-146/2015**

4.11.2015

## **PASIŪLYMAS DĖL REZOLIUCIJOS**

pateiktas siekiant užbaigti diskusijas dėl Komisijos pareiškimo

pagal Darbo tvarkos taisyklių 123 straipsnio 2 dalį

dėl būsimo aviacijos srities dokumentų rinkinio  
(2015/2933(RSP))

**Wim van de Camp, Marian-Jean Marinescu, Deirdre Clune,  
Georges Bach, Markus Pieper**  
PPE frakcijos vardu

**Europos Parlamento rezoliucija dėl būsimo aviacijos srities dokumentų rinkinio (2015/2933(RSP))**

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į savo 2014 m. kovo 12 d. per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo (nauja redakcija)<sup>1</sup>,
  - atsižvelgdamas į savo 2014 m. vasario 26 d. per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004<sup>2</sup>,
  - atsižvelgdamas į savo rezoliuciją dėl pasirengimo spręsti būsimums ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius<sup>3</sup>,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 123 straipsnio 2 dalį,
- A. kadangi 2012 m. ES oro transporto sektoriuje buvo 2,6 mln. darbo vietų ir jo indėlis į ES BVP buvo daugiau kaip 2,4 proc.;
- B. kadangi nuo 2012 m. Europos oro transporto bendrovės sumažino ir planuoja sumažinti darbo vietų skaičių daugiau kaip 20 000;
- C. kadangi ES oro transporto bendrovės vidaus ir išorės rinkose susiduria su daugybe konkurencijos iššūkių;
- D. kadangi ES ir jos valstybės narės taikė įvairius teisės aktus ir finansines taisykles, kuriomis buvo vienašališkai padidinta Europos aviacijos sektoriaus našta Europoje (pvz., ES viduje taikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, išplėstos keleivių teisės, nacionaliniai mokesčiai, ribojamas veiklos laikas);
- E. kadangi Komisija ketina iki 2015 m. pateikti aviacijos srities dokumentų rinkinį, kuriuo siekiama nustatyti iššūkius, su kuriais susiduria ES aviacijos sektorius;
1. mano, kad aviacijos srities dokumentų rinkinys turėtų paskatinti labai reikalingą Europos aviacijos pramonės augimą, padidinti šio sektoriaus konkurencingumą ir sudaryti vienodas veikimo sąlygas ir jame turėtų būti išdėstyta ilgalaikė Europos aviacijos pramonės strategija;
  2. ragina Komisiją rengiant aviacijos srities dokumentų rinkinį atsižvelgti į Parlamento per pirmąjį svarstymą priimtas pozicijas dėl Bendro Europos dangaus 2+ (angl. SES2+) ir Europos aviacijos saugos agentūros ir į Parlamento pranešimą dėl pasirengimo spręsti būsimums ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius;

<sup>1</sup> OL C 74E, 2008 3 20 p. 658.

<sup>2</sup> Priimti tekstai, P7\_TA(2014)0151.

<sup>3</sup> Priimti tekstai, P7\_TA(2013)0290.

3. pabrėžia, kad aeronautikos pramonė smarkiai prisideda prie ES ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo ir yra glaudžiai susijusi su konkurencingumu ES aviacijos sektoriuje (pvz., užtikrina teigiamą eksporto balansą, kuriamos švaresnės technologijos Europos orlaiviams, plėtojama programa SESAR, kuriamas Bendras Europos dangus, sudaromi susitarimai dėl skrydžių saugos, užtikrinama priežiūros grandinė), joje sukuriama apie 100 mlrd. EUR metinė apyvarta ir 500 000 tiesioginių darbo vietų; todėl prašo vykdyti aktyvią politiką siekiant remti ir plėtoti aeronautikos pramonę;
4. atkreipia dėmesį į tai, kad konkurencingumas yra tiesiogiai susijęs su inovacijomis; todėl rekomenduoja Komisijai atsižvelgti į inovacijas ir remti jas tokiose srityse kaip oro eismo valdymas (automatizuota oro eismo kontrolė, laisvasis maršrutų sudarymas), nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemos (RPAS), alternatyvių degalų naudojimo sprendimai, orlaivių ir variklių projektavimas (didesnis veiksmingumas, mažesnis triukšmingumas), oro uostų saugumas (nesąlytiniai sprendimai, vienkartinis patikrinimas), skaitmeninimas ir daugiarūšio transporto sprendimai (kompiuterizuotos antžeminės paslaugos); taip pat rekomenduoja jai remti pasaulinio masto aplinkos apsaugos sprendimus, kaip antai pasaulinę rinką grindžiamą tarptautinės aviacijos sektoriaus išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo priemonę, ir atsisakyti regioninių schemų, kaip antai aviacijos srities ATLPS, oro uostų žalinimo (ekologinių mokesčių) ir naujų verslo modelių (pvz., Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) nauji paskirstymo pajėgumai, savaiminis prisijungimas arba integruotasis bilietų pardavimas);
5. ragina Komisiją vykdyti veiksmus pagal savo kompetenciją ir panaikinti Europos oro transporto bendrovėms tenkančią ES ir nacionalinio lygmens našta, kad būtų sustiprintas Europos oro transporto sektoriaus konkurencingumas;
6. atkreipia dėmesį į tai, kad sumažėjo ES oro uostų konkurencingumas ne ES oro uostų atžvilgiu; reikalauja imtis aktyvios politikos siekiant sustiprinti jų pajėgumus ir pagerinti jų jungtis;
7. prašo Komisiją iki 2015 spalio mėn. peržiūrėti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 dėl nepavykusio jo įgyvendinimo priežasčių ir pašalinti visas kliūtis jo nuostatų formuluotėse siekiant užtikrinti, kad jis būtų veiksminga kovos su konkurencijos iškreipimu aviacijos sektoriuje priemonė;
8. apgailestauja dėl to, kad Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 dėl apsaugos nuo nesąžiningos kainų nustatymo veiklos oro transporto sektoriuje niekada nebuvo vykdomas, ir ragina Komisiją persvarstyti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ES išorės aviacijos santykiuose ir sustiprinti ES aviacijos sektoriaus konkurencinę poziciją, veiksmingiau užkirsti kelią nesąžiningai konkurencijai, užtikrinti savitarpiskumą ir panaikinti nesąžiningą veiklą, įskaitant rinką iškreipiančias oro transporto bendrovėms teikiamas trečiųjų šalių subsidijas ir valstybės pagalbą, kad Europos lygmeniu būtų patobulinta politinė strategija ir greitai išspręstas šis konfliktas, daugiausia remiantis skaidrios „sąžiningos konkurencijos“ sąlyga;
9. pažymi, kad Europos oro uostai susiduria su smarkiu konkurenciniu ir oro transporto bendrovių, ir konkuruojančių oro uostų spaudimu, dėl kurio naudotojai nesumoka visos infrastruktūros kainos; todėl ragina Komisiją, įgyvendinant Direktyvą dėl oro uostų mokesčių, atsižvelgti į šiuos faktus;

10. atkreipia dėmesį į mažų ir regioninių oro uostų Sąjungoje svarbą, nes jie netiesioginėmis jungtimis gali padėti sumažinti pernelyg didelę didelių ir pagrindinių oro uostų apkrovą; ragina Komisiją kartu su valstybėmis narėmis pateikti ilgalaikį ES strateginį planą dėl problemų sprendimo ir regioninių oro uostų ES galimybių, nes reiktų plėtoti oro jungtis, kurios turėtų tapti vienu iš ES ekonominio augimo ir darbo vietų kūrimo strategijos ramsčių;
11. pabrėžia, kad derybos dėl išsamių aviacijos susitarimų su pagrindiniais ES prekybos partneriais, pvz., kaimyninėmis šalimis, BRIC ir ASEAN šalimis ir Japonija ir Turkija, turėtų būti strateginis tikslas ir kad tokias derybas reiktų pradėti arba paspartinti; pažymi, kad tai turėtų suteikti ES oro vežėjams naujų galimybių, padidinti finansinį skaidrumą ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją, todėl turėtų užtikrinti Europos oro transporto bendrovėms tokias pačias veiklos sąlygas kaip jų konkurentų iš trečiųjų šalių; tvirtina, kad, siekiant užtikrinti šių išsamių aviacijos susitarimų praktinį veiksmingumą, reiktų įtraukti apsaugos skyrių, kuriame būtų apibrėžtas pažeidimas ir teisinės pasekmės jį padarius bei ginčų sprendimas;
12. ragina Komisiją kuo greičiau susitarti dėl ES oro susisiekimo susitarimo su Persijos įlankos regiono valstybėmis; tvirtina, kad vienu svarbiausių tokio susitarimo elementų turi būti skyrius dėl finansavimo skaidrumo ir tvirtos ir sąžiningos konkurencijos;
13. pažymi, kad oro transporto sektorius nėra reglamentuojamas pasauliniu mastu, nes jo neapima PPO; ragina Komisiją derėtis su Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (ICAO) siekiant pasauliniu mastu reglamentuoti sąžiningas konkurencingumo taisykles; pabrėžia, kad svarbu ICAO nustatyti pasauliniu mastu sutartas taisykles siekiant sumažinti aviacijos sektoriaus išmetamų teršalų kiekį; pripažįsta, kad ICAO įsipareigojo sukurti pasaulinį rinka paremtą mechanizmą;
14. ragina Komisiją ir valstybes nares paspartinti Bendro Europos dangaus įgyvendinimą priimant antrąjį Bendro Europos dangaus dokumentų rinkinį (angl. SES2+), visiškai įgyvendinant ir naudojant funkcinis oro erdvės blokus (angl. FAB) ir tiksliai apibrėžiant valstybės pagalbos gaires arba užtikrinant verslo planų procedūrų geresnį vykdymą ir greitesnį tvirtinimą, nes dabartinis Europos oro erdvės susiskaidymas yra pagrindinė Europos oro vežėjams tenkanti našta;
15. tikisi, kad aviacijos srities dokumentų rinkinyje turės būti saugos teisės aktai, kurie būtų tiesiogiai susiję su darbo sąlygomis aviacijos sektoriuje, nes ES turi naudotis visomis esamomis vidaus ir išorės priemonėmis, kad veiksmingiau apsaugotų Europos aviacijos pramonę nuo nesąžiningos veiklos;
16. reikalauja sustiprinti ir suderinti saugos grandinę pritraukiant ir išlaikant kvalifikuotus, gerai apmokytus ir galinčius prisitaikyti darbuotojus;
17. rekomenduoja, kad Mobilumo ir transporto GD ir Užimtumo, socialinių reikalų ir įtraukties GD bendradarbiautų ir kad aviacijos srities dokumentų rinkinį būtų įtrauktos socialinės nuostatos, apie kurias diskutuota 2015 m. birželio 4 d. Komisijos surengtoje aukšto lygio konferencijoje „Transporto socialinė darbotvarkė“;
18. rekomenduoja aiškiai nustatyti sąvokos „pagrindinė verslo vieta“ apibrėžtį, kad veiklos licenciją suteiktų atskira valstybė, jei oro transporto apimtys joje yra didelės, taip pat

derinant socialinės apsaugos sistemas ir darbo teisę, ir Komisijos reglamente (ES) Nr. 83/2014 ir Reglamente (ES) Nr. 465/2012 būtų suderintos sąvokos „pagrindinė buvimo vieta“ apibrėžtys; taip pat rekomenduoja sutrumpinti pereinamąjį laikotarpį ir tiksliai apibrėžti įgulos narių, turinčių keletą pagrindinių buvimo vietų, padėtį;

19. rekomenduoja peržiūrėti Direktyvos dėl darbo per laikinojo įdarbinimo įmones taikymą siekiant, kaip pavyzdį, skatinti tiesioginį įdarbinimą ir apriboti darbą pagal netipines sutartis;
20. siūlo imtis veiksmų siekiant kovoti su vis dažniau pasitaikančia kenksminga socialine praktika, pvz., taikant patogios valstybės vėliavos principą, ir netipinio užimtumo praktika, pvz., tariamu savarankišku darbu, pilotams taikomu principu „mokėk ir skrisk“ ir sutartimis, kuriose nenurodomos darbo valandos; mano, kad tokia praktika turėtų būti uždrausta, nes ji gali turėti neigiamų pasekmių saugumui; ragina iš naujo nustatyti įmonės „pagrindinės verslo vietos“ apibrėžtį, pagal kurią oro transporto bendrovės turėtų įrodyti, kad šalyje vykdo didelę dalį aviacijos veiklos;
21. ragina visapusiškai įgyvendinti programą SESAR – tam būtinas Komisijos, oro navigacijos paslaugų teikėjų, oro vežėjų ir oro uostų glaudus bendradarbiavimas ir finansinis įsipareigojimas; todėl ragina taisyti visų aviacijos sričių bendros sistemos požiūrį, kuris apimtų visus skrydžio etapus pradedant antžeminiu, ir užtikrinti stipresnį Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) vaidmenį Bendro Europos dangus ir SESAR aplinkoje ir ES EASA sistemoje, kuria reguliuojama sauga, saugumas, aplinka ir veiklos vykdomas;
22. teigiamai vertina ketinimą padidinti EASA atsakomybę, todėl tikisi, kad Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 (pagrindinis reglamentas) bus iš dalies pakeistas siekiant užtikrinti, jog bus nustatyta visapusiška saugos valdymo sistema, ir patikėti EASA ES saugumo priemonių saugos aspektus ir komercinio kosminio transporto bei nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių saugos aspektus; ragina Komisiją, atsižvelgiant į daugybę užduočių, kurias EASA patikės teisės aktų leidėjas, suteikti šiai agentūrai bendros aviacijos institucijos Europoje statusą;
23. ragina Komisiją sustiprinti EASA vaidmenį tarptautinėje arenoje iki tokio pat lygmens, kokį yra pasiekę svarbiausi jos partneriai, pvz., Federalinė aviacijos administracija, ir užtikrinti jos oficialų pripažinimą ICAO, kad ES turėtų bendrą poziciją siekiant visame pasaulyje užtikrinti aukštesnio lygio saugumą ES piliečiams ir ES aviacijos sektoriaus konkurencingumą ir eksportą;
24. ragina Komisiją panaikinti reguliavimo kliūtis, su kuriomis susiduriama vykdant oro eismo kontrolę, kad ES piliečiams būtų užtikrintos gyvybės gelbėjimo paslaugos, ir prašo Tarptautinę telekomunikacijų sąjungą (ITU) užtikrinti būtiną spektro paskyrimą, nes ICAO nustatė, kad palydovinė ADS-B yra technologija, galinti padėti užtikrinti skrydžių sekimą ir oro eismo valdymo priežiūrą už tankiausiai apgyvendintų vietovių ribų, kai kitų rūšių antžeminio oro eismo valdymo priežiūros technologijos yra ribotos; pažymi, kad ją naudodamos valdžios institucijos, oro navigacijos paslaugų teikėjai, taip pat oro transporto bendrovės Europoje ir visame pasaulyje galės padidinti oro eismo valdymo veiksmingumą ir pajėgumą ir gerokai sustiprinti aviacijos saugą, kartu mažindamos infrastruktūros išlaidas ir papildydamos Europos oro erdvę dar vienu priežiūros sluoksniu, kuris papildytų ir jau esamą;

25. ragina Komisiją, atsižvelgiant į EASA darbo grupės ataskaitoje pateikiamą rizikos įvertinimą, imtis priemonių siekiant patobulinti pilotų medicininį vertinimą ir saugumą, įėjimo ir išėjimo procedūras, susijusias su pilotų kabinos durimis;
26. reikalauja taikyti keleivių ir krovinių transporto rizika grindžiamas saugumo priemones užuot taikius reagavimu į įvykius grindžiamas priemones, taikyti sąžiningą ir suderintą požiūrį į opų aviacijos saugos klausimą siekiant, viena vertus, patenkinti valstybių narių poreikius ir lūkesčius ir, kita vertus, užtikrinti, kad keleiviai oro uostuose neturėtų neigiamos patirties, ir stiprinti aviacijos saugumo tarnybų ir patariamąsios suinteresuotųjų subjektų grupės sistemą, kad būtų kuriamos saugumo priemonės; todėl ragina Komisiją atlikti išankstinio patikrinimo sistemos, panašios į taikomą Jungtinėse Amerikos Valstijose, įgyvendinimo galimybių studiją;
27. ragina biudžeto institucijas išlaikyti EASA konkurencingą biudžetą, kurį sudarant būtų atsižvelgta į naujas šios agentūros užduotis, kad ES oro transporto įmonės, siekdamos konkuruoti pasauliniu mastu, turėtų lanksčių ir veiksmingų priemonių; be to, prašo valstybes nares ir Komisiją padidinti viešąją finansinę paramą aviacijos saugumui ir viešąjį aviacijos saugumo finansavimą – tai yra įprasta kituose pasaulio regionuose, įskaitant Jungtines Amerikos Valstijas – kad, sumažinus oro uostų mokesčius, būtų sudarytos Europos oro uostams galimybės sustiprinti konkurencinę padėtį; ragina Komisiją užtikrinti, kad būtų įvykdytas pradinis Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) biudžetas, kuriam padarė poveikį Europos strateginių investicijų fondo (ESIF) įsteigimas;
28. ragina Komisiją aviacijos srities teisės aktų rinkinyje, kuris turi būti pateiktas iki 2015 m. pabaigos, skirti dėmesį visiems minėtiems klausimams;
29. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.