



---

*Dokument z posiedzenia*

---

**B8-1150/2015**

4.11.2015

## **PROJEKT REZOLUCJI**

złożony w następstwie oświadczenia Komisji

zgodnie z art. 123 ust. 2 Regulaminu

w sprawie przyszłego pakietu lotniczego  
(2015/2933(RSP))

**Roberts Zile, Jacqueline Foster**  
w imieniu grupy ECR

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie przyszłego pakietu lotniczego (2015/2933(RSP))**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona)<sup>1</sup>,
- uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej<sup>2</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom<sup>3</sup>,
- uwzględniając program prac Komisji na 2015 r. – Nowy początek (COM(2014)0910),
- uwzględniając art. 123 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że według danych Komisji sektor lotnictwa wnosi wielki wkład w gospodarkę UE i na rynku pracy, bezpośrednio i pośrednio zapewniając 5,1 mln miejsc pracy i odpowiadając za ponad 2,4% PKB UE;
- B. mając na uwadze, że według danych Eurostatu w 2014 r. liczba pasażerów lotniczych w UE wynosiła 879,4 mln osób, co stanowi wzrost o 4% w okresie 2013-2014<sup>4</sup>;
- C. mając na uwadze, że unijne linie lotnicze borykają się z wieloma wyzwaniami w dziedzinie konkurencyjności zarówno na rynku wewnętrznym, jak i na zewnątrz;
- D. mając na uwadze, że UE i jej państwa członkowskie narzuciły różne przepisy prawne i finansowe, które w sposób jednostronny zwiększyły obciążenia europejskiego sektora lotniczego (wewnątrzunijny system handlu uprawnieniami do emisji, podatki krajowe, ograniczenie godzin operacji lotniczych);
- E. mając na uwadze, że przed końcem 2015 r. Komisja zamierza przedstawić pakiet lotniczy, w którym wskazane zostaną wyzwania, w obliczu których stoi unijny sektor lotniczy;

<sup>1</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2014)0222.

<sup>2</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2014)0221.

<sup>3</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2013)0290.

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Thousand\\_passengers\\_carried\\_monthly\\_data\\_2013-2014.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Thousand_passengers_carried_monthly_data_2013-2014.png)

1. uważa, że pakiet lotniczy powinien zwiększyć konkurencyjność sektora i zapewnić długofalową strategię dla europejskiego sektora lotniczego;
2. wzywa Komisję, aby podczas prac nad pakietem lotniczym uwzględniła wyżej wymienione stanowiska Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu w sprawie SES2+ i w sprawie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej,
3. podkreśla, że przemysł lotniczy w dużym stopniu przyczynia się do wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy w UE oraz ma ścisły związek z konkurencyjnością unijnego sektora lotniczego (odpowiednio dodatnie saldo eksportowe, czystsze technologie, europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR), jednolita europejska przestrzeń powietrzna (SES), dwustronne umowy w sprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego), generując obroty rządu 100 mld EUR rocznie i zapewniając bezpośrednio około 500 000 miejsc pracy; zwraca się zatem o sformułowanie proaktywnej polityki w celu wspierania i rozwijania przemysłu lotniczego;
4. podkreśla, że innowacyjność jest warunkiem wstępnym konkurencyjności europejskiego przemysłu lotniczego; zaleca zatem Komisji i państwom członkowskim wspieranie innowacji w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym, zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (BSP), alternatywnych rozwiązań paliwowych, ochrony lotnisk, nowych modeli biznesowych i zintegrowanych systemów biletowania;
5. wzywa państwa członkowskie do prowadzenia proaktywnej polityki jeśli chodzi o zwiększenie przepustowości i liczby połączeń, aby zwiększyć konkurencyjność unijnych lotnisk w stosunku do portów lotniczych z krajów trzecich oraz do modernizacji infrastruktury krajowej, co ułatwi ich liniom lotniczym rywalizację;
6. zauważa, że europejskie porty lotnicze znajdują się pod znaczną presją konkurencyjną – zarówno ze strony linii lotniczych, jak i konkurujących portów lotniczych; wzywa zatem linie i porty lotnicze do wspólnego szukania rozwiązań dotyczących wdrożenia dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych;
7. wzywa państwa członkowskie do podkreślania i promowania roli małych i regionalnych portów lotniczych w UE, jako sposobu na odciążenie większych portów lub węzłów lotniczych dzięki wykorzystywaniu połączeń niebezpośrednich i poprawie siatki połączeń;
8. wzywa Komisję do jak najszybszego zawarcia kompleksowych umów dotyczących usług lotniczych z głównymi partnerami handlowymi UE, takimi jak kraje sąsiadujące z UE, kraje BRIC i ASEAN, Japonia, państwa rejonu Zatoki Perskiej i Turcja;
9. wzywa państwa członkowskie do przyspieszenia wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej dzięki przyjęciu pakietu SES2+ i pełnemu wdrożeniu i zapewnieniu operacyjności funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, ponieważ brak wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej powoduje katastrofalne skutki dla europejskich przewoźników lotniczych; wzywa państwa członkowskie do podwojenia wysiłków w opanowywaniu strajków służb kontroli ruchu lotniczego (ATC), które powodują poważne problemy dla pasażerów, dzięki wykorzystaniu nowych technologii lub alternatywnych metod rozwiązywania sporów;

10. podkreśla, że przemysł lotniczy wymaga wysoko wykwalifikowanej i zmotywowanej siły roboczej oraz że aby kontynuować ten trend i być w stanie konkurować na wysoce konkurencyjnym rynku międzynarodowym zarówno unijne, jak i krajowe przepisy regulacyjne dotyczące zatrudnienia i warunków pracy muszą być w całości przestrzegane, dzięki czemu zapewnione zostaną dobre warunki, standardy i praktyki pracy, przy czym jednocześnie należy brać pod uwagę rozwój bardziej konkurencyjnych modeli ekonomicznych;
11. apeluje o pełne wdrożenie systemu SESAR, który wymaga ścisłej współpracy i zaangażowania finansowego Komisji, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, przewoźników lotniczych i portów lotniczych;
12. oczekuje z zainteresowaniem zmiany przez Komisję rozporządzenia w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), która ma być częścią pakietu lotniczego;
13. wzywa Komisję do zniesienia barier regulacyjnych dotyczących satelitarnego systemu nadzorowania ruchu lotniczego, aby zapewnić obywatelom UE usługi ratujące życie, oraz zwraca się do Międzynarodowej Unii Telekomunikacyjnej (ITU) o udostępnienie niezbędnych częstotliwości;
14. apeluje o stosowanie w stosunku do pasażerów raczej strategii bezpieczeństwa opartej na ocenie ryzyka, zamiast obecnego podejścia reaktywnego; wzywa Komisję do przeprowadzenia studium wykonalności dotyczącego wprowadzenia w Europie systemu wstępnych kontroli i systemu „Global Entry”, takiego samego jak ten testowany obecnie w Stanach Zjednoczonych;
15. wzywa władze budżetowe do zapewnienia EASA niezbędnych środków, uwzględniając jej obowiązki, zważywszy że sam sektor zapewnia 70% budżetu EASA; wzywa Komisję do dopilnowania, by uzupełniono do pierwotnego poziomu środki przewidziane w budżecie na instrument „Łącząc Europę”, które zostały uszczuplone w związku z utworzeniem Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS);
16. wzywa Komisję do uwzględnienia powyższych kwestii w ustawodawczym pakiecie lotniczym, który Komisja ma przedstawić przed końcem 2015 r.;
17. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także rządów państw członkowskich.