

Vnější politika v oblasti letecké dopravy

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 2. července 2013 o vnější politice EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev (2012/2299(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Vnější politika EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev“ (COM(2012)0556),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 7. června 2011 o mezinárodních dohodách v oblasti letectví podle Lisabonské smlouvy¹,
 - s ohledem na své rozhodnutí ze dne 20. října 2010 o revizi rámcové dohody o vztazích mezi Evropským parlamentem a Evropskou komisí („rámcová dohoda“)²,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 17. června 2010 o dohodě mezi EU a USA o letecké dopravě³,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 25. dubna 2007 o vytvoření Společného evropského leteckého prostoru⁴,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 17. ledna 2006 o rozvoji vnější politiky Společenství v oblasti letectví⁵,
 - s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 90, čl. 100 odst. 2 a článek 218,
 - s ohledem na článek 48 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro mezinárodní obchod a Výboru pro zaměstnanost a sociální věci (A7–0172/2013),
- A. vzhledem k tomu, že letectví je rychle rostoucí oblastí ekonomiky jak v rámci Unie, tak i mimo ni, zejména v Asii a na Blízkém východě;
- B. vzhledem k tomu, že letecká doprava hraje důležitou roli v tom, že spojuje občany a podniky jak v rámci Unie, tak na celosvětové úrovni, a především na trzích rozvojových zemí;
- C. vzhledem k tomu, že evropské letecké společnosti od roku 2012 snížily nebo mají v plánu snížit počet zaměstnanců o více než 20 000;

¹ Úř. věst. C 380 E, 11.12.2012, s. 5.

² Úř. věst. C 70 E, 8.3.2012, s. 98.

³ Úř. věst. C 236 E, 12.8.2011, s. 121.

⁴ Úř. věst. C 74 E, 20.3.2008, s. 506.

⁵ Úř. věst. C 287 E, 24.11.2006, s. 84.

- D. vzhledem k tomu, že se evropští sociální partneři v odvětví letecké dopravy v rámci dialogu o dopadech celosvětové krize na leteckou dopravu konaného dne 29. ledna 2013 shodli na tom, že je nutný koordinovaný a komplexní postup na mezinárodní úrovni;
- E. vzhledem k tomu, že sdělení Komise z roku 2005 hrálo významnou roli při vypracování vnější politiky Unie v oblasti letectví;
- F. vzhledem k tomu, že v důsledku vývoje v posledních sedmi letech je vhodné provést další přezkum;

Všeobecně

1. zdůrazňuje pokrok, jehož bylo dosaženo ve vytváření jednotného a otevřeného regionálního trhu Unie a současně v budování společného přístupu Unie k její vnější politice v oblasti letectví;
2. vítá sdělení Komise, které poskytuje včasnou analýzu současné situace a pokroku, jehož bylo dosaženo ve vnější politice v oblasti letecké dopravy od roku 2005, jakož i výzev, jimž na obzvláště konkurenčním globálním leteckém trhu čelí letecký sektor Unie;
3. zdůrazňuje zásadní význam odvětví letectví pro hospodářství Unie, zejména pro jeho růst a zaměstnanost, jelikož toto odvětví zajišťuje přes 5 milionů pracovních míst v Evropě a tvoří 2,4 % HDP Unie, a pro propojenost Unie se zbytkem světa; zdůrazňuje, že je třeba zajistit, aby odvětví letectví Unie zůstalo silné a konkurenceschopné;
4. domnívá se, že došlo k významnému pokroku v definování a provádění unijních mechanismů a systémů, jako je jednotné evropské nebe (SES), výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR), iniciativa „Clean Sky“, Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) a globální družicový navigační systém (GNSS), jejichž účelem je posílit bezpečnost a splnit požadavky cestujících; domnívá se, že v těchto oblastech je třeba dosáhnout dalšího pokroku;
5. je nicméně znepokojen zpožděním v provádění jednotného evropského nebe a výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe, neboť tato zpoždění znamenají pro letecké společnosti i jejich zákazníky zbytečné náklady; podporuje Komisi v jejím rozhodnutí uvalit sankce na členské státy, které nedodržely lhůtu stanovenou na prosinec 2012 a které nepokročily v oblasti funkčních bloků vzdušného prostoru;
6. vyzývá Komisi a členské státy, aby urychlily provedení jednotného evropského nebe a evropského uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe; podotýká, že dokončení jednotného evropského nebe přinese značné množství přímých i nepřímých pracovních příležitostí;
7. zdůrazňuje, že tyto programy Unie jsou důležité nejenom pro vnitřní trh, ale i pro vnější politiku; je přesvědčen, že dokončení a provedení těchto nástrojů pomůže upevnit postavení průmyslu Unie na konkurenčním světovém trhu;
8. zdůrazňuje význam právě probíhající revize nařízení o právech cestujících v letecké dopravě a zastává se toho, aby evropské právní předpisy byly spolehlivé a ze své podstaty nakloněné spotřebitelům;

9. je si vědom toho, že finanční krize postihla jednotlivé světové regiony odlišným způsobem; domnívá se, že v důsledku toho čelí letecké společnosti Unie konkurenční nevýhodě a že dvoustranné dohody o leteckých službách nejsou vždy tím nejvhodnějším řešením, jak bojovat proti omezením trhu či nespravedlivým dotacím;
10. domnívá se, že jelikož se navzdory úsilí vyvíjenému posledních sedm let nepodařilo dospět k ucelené vnější politice Unie v oblasti letectví, je třeba co nejdříve uplatňovat koordinovanější a rovněž ambicióznější přístup na úrovni Unie, aby vznikla spravedlivá a otevřená hospodářská soutěž;
11. domnívá se, že sblížování evropských právních předpisů je klíčovým předpokladem pro silné postavení Evropy na světovém trhu a pro jednání s třetími zeměmi;

Sdělení z roku 2005 a usnesení Parlamentu

12. vítá pokrok dosažený ve věci tří pilířů vnější politiky z roku 2005; zásady unijního označování jsou nyní uznávány ve více než 100 třetích zemích; téměř 1000 dvoustranných dohod o leteckých službách bylo uvedeno do souladu s právními předpisy Unie, což zaručuje právní jistotu; vyjadřuje politování nad tím, že významní partneři včetně Číny, Indie a Jihoafrické republiky tyto zásady dosud nepřijali;
13. poukazuje na to, že provádění vnější politiky Unie v oblasti letecké dopravy napomohlo plnému rozvinutí potenciálu jednotného trhu, jelikož usnadňuje konsolidaci leteckého průmyslu Unie v době, kdy si globalizace žádá vznik hospodářsky silnějších subjektů, mají-li obstát v zahraniční konkurenci;
14. poukazuje na to, že spolu se sousedními zeměmi je rozvíjen stále se rozšiřující společný letecký prostor; soudí, že tyto dohody přinesly významný prospěch hospodářství; vítá značné úsilí vyvíjené s cílem uvést do souladu s právními předpisy Unie různé právní rámce v oblastech, jako je bezpečnost a zabezpečení, uspořádání letového provozu, životní prostředí, práva cestujících, ekonomická regulace a sociální aspekty;
15. vítá komplexní dohodu EU a Spojených států o letecké dopravě a její pozitivní dopad na hospodářství obou stran, jakož i pracovní místa, která vznikla během prvních pěti let, jejichž počet se odhaduje na 80 000;
16. je přesvědčen, že důrazná vnější politika Unie v oblasti letecké dopravy, která by se zaměřovala na nejdůležitější rostoucí trhy v odvětví dopravy na velké vzdálenosti, by leteckým společnostem v Unii zajistila nové hospodářské příležitosti, zejména v asijsko-tichomořské oblasti;
17. zdůrazňuje, že je třeba ještě dokončit jednání s některými klíčovými partnery, včetně Brazílie, a že rozsáhlé dohody o leteckých službách s těmito zeměmi by mohly být zdrojem značného hospodářského přínosu;
18. zdůrazňuje, že některé z požadavků uvedených v usnesení Parlamentu z roku 2006 dosud nebyly splněny; zdůrazňuje zejména, že je třeba podpořit odpovídající mezinárodní normy v oblasti bezpečnosti a zabezpečení, zajistit rovný přístup k leteckým dopravcům z Unie i mimo ni a zmírnit negativní dopady na životní prostředí;
19. zdůrazňuje význam nástrojů, jako je systém smíšených výborů, pro vytvoření společného

přístupu k otázkám týkajícím se letecké dopravy;

20. vítá splnění ostatních bodů uvedených v usnesení z roku 2006, jako je rozšíření odpovědnosti agentury EASA;

Trh

21. konstatuje, že došlo k významnému nárůstu dopravy do asijsko-tichomořské oblasti, z asijsko-tichomořské oblasti i v rámci tohoto regionu, což odráží tamní hospodářský růst; vyjadřuje obavy z možnosti, že nebudou-li podniknuty žádné kroky, letecké společnosti a podniky z Unie by mohly přijít o významné příležitosti v této části světa a ztratit schopnost vytvářet zisk;
22. konstatuje rovněž, že na světové úrovni posílilo postavení dopravců mimo Unii, a to díky dotacím a významným veřejným investicím do letadel a infrastruktury vynakládaným v různých částech Blízkého východu, Dálného východu a Jižní Ameriky;
23. poukazuje na významnou proměnu vnitřního trhu Unie v důsledku zvýšeného podílu nízkonákladových dopravců; je přesvědčen, že bez ohledu na hospodářskou soutěž by oba obchodní modely mohly nalézt způsob, jak se vzájemně doplňovat, až budou čelit výzvám vnějšího trhu;
24. poznamenává, že mimořádně nízké ceny letenek, které nabízí některé evropské nízkonákladové letecké společnosti, si společnosti vynahrazují nekalými praktikami, pokud jde o pracovní podmínky, k čemuž patří například nedostatečné dodržování sociálních a pracovních norem ve vztahu k zaměstnancům; dále konstatuje, že ceny letenek jsou zřejmě ovlivněny rovněž minimálními investicemi do bezpečnostních norem a neoprávněnými dotacemi na regionální úrovni;
25. upozorňuje na to, že s ohledem na nízkonákladové letecké společnosti, které v Unii tvoří 40 % trhu v odvětví letecké dopravy, panuje mezi leteckými dopravci silná konkurence; zdůrazňuje, že ratifikoval-li členský stát úmluvy MOP č. 87 a 98, musí letecké společnosti dodržovat ustanovení upravující základní práva, která z těchto úmluv vyplývají, v oblasti svobody sdružování, uznávání zástupců zaměstnanců a ujednání o mzdách, přičemž jejich dodržování musí být kontrolováno a případné porušení postihováno;
26. zdůrazňuje význam uzlových letišť, včetně rozvoje sekundárních a specializovaných uzlových letišť a sítě uzlových letišť, a upozorňuje, že je naléhavě potřeba, aby veřejný a soukromý sektor vynakládal dlouhodobé investice do letištní infrastruktury s cílem zvýšit kapacitu, například výstavbou nových letištních drah, a aby byla účinněji využívána stávající infrastruktura – včetně regionálních letišť, například ve Středomoří a na východních hranicích Unie – prostřednictvím lepšího rozdělení letištních časů;
27. podtrhuje, že konkurenceschopnost dopravců z Unie na celosvětové úrovni omezují faktory jako ne zcela rovné podmínky, jejichž příčinou jsou například odlišné vnitrostátní daňové systémy, přetížená letiště, vysoké poplatky za řízení letového provozu a letištní poplatky, státní podpora poskytovaná konkurenčním společnostem, náklady spojené s emisemi uhlíku, uplatňování nižších sociálních norem a rozdílná pravidla týkající se státní podpory mimo Unii;

28. domnívá se, že tyto faktory představují potenciální překážky růstu a zaměstnanosti;
29. vyzývá Komisi, aby vypracovala studii nesourodých poplatků za leteckou dopravu, cel, odvodů a daní v různých členských státech a jejich dopadu na ceny letenek a zisky leteckých společností a studii o možné státní podpoře, kterou čerpají konkurenční společnosti na celosvětové úrovni, a jejím dopadu na letecké společnosti Unie;
30. vítá nová pravidla Unie týkající se sociálního zabezpečení mobilních pracovníků;

Další kroky

31. je toho názoru, že vnější politika v oblasti letecké dopravy by měla vycházet ze zásad vzájemnosti, což se týká i přístupu na trh, otevřenosti a spravedlivé hospodářské soutěže, to vše za rovných podmínek, a měla by se soustředit na dva hlavní cíle: být přínosem pro spotřebitele a podniky a podporovat letecké společnosti a letiště v Unii v jejich úsilí zachovat si na světové úrovni vedoucí postavení;
32. zdůrazňuje proto, že dohody v oblasti letecké dopravy uzavírané se sousedními státy a s partnery podobného smýšlení musí obsahovat právní rámcové podmínky pro spravedlivou hospodářskou soutěž;
33. vyzývá k tomu, aby se nadále využívaly postupy k vyjednání komplexních dohod o letecké dopravě na úrovni Unie, které vycházejí z myšlenky evropské jednoty a jsou schválené Radou;
34. vyzývá Komisi, aby v rámci dohod prosazovala a bránila zájmy Unie a podporovala a sdílela její normy, hodnoty a osvědčené postupy;
35. vyzývá k lepší spolupráci a koordinaci mezi Komisí a členskými státy při vyjednávání dohod o leteckých službách se strategickými partnery s cílem zlepšit vyjednávací pozici Unie a její šance vstoupit na nové trhy;
36. vyzývá Komisi, aby do komplexních dohod začlenila regulativní podmínky týkající se bezpečnosti, zabezpečení, práv cestujících, odborné přípravy personálu a osvědčování;
37. vyzývá Komisi, aby dokončila probíhající jednání se sousedními zeměmi, jako je Ukrajina, Libanon, Tunisko, Ázerbájdžán a Alžírsko; poukazuje na to, že tyto země a jejich trhy se nachází v blízkosti EU a že se některé z nich v poslední době těší hospodářskému růstu, což lze chápat jako příležitost k růstu pro regionální a sekundární letiště v Unii; zastává názor, že regionální letiště mohou díky své značné kapacitě přispět ke zmírnění přetížení evropských uzlových letišť, což posílí jejich konkurenceschopnost na celosvětové úrovni;
38. vyzývá Radu, aby Komisi udělila mandát k vyjednávání pro každou z dalších sousedních zemí zvláště, což se týká především Turecka, Arménie a Libye;
39. domnívá se, že ve vztazích Unie se strategickými partnery by měl převládat individuální přístup, a vyzývá Komisi, aby co nejdříve dokončila jednání o komplexních dohodách o letecké dopravě, a to i s Austrálií a Brazílií, a Radu, aby Komisi udělila mandát k vyjednávání takovýchto dohod s rychle rostoucími ekonomikami, jako je Čína, Indie, země ASEAN a země Perského zálivu;

40. zastává názor, že případná budoucí obchodní a investiční dohoda mezi Uníí a USA by rovněž ovlivnila odvětví letecké dopravy; proto se domnívá, že Komise by měla poskytovat dostatečné informace, díky nimž bude Parlament moci pozorně sledovat nadcházející jednání;
41. zdůrazňuje, že je třeba plně splnit cíle vytyčené v dohodách o letecké dopravě uzavřených se strategickými partnery, zejména s USA a Kanadou, mezi něž patří i odstranění omezení zahraničního vlastnictví a kontroly leteckých společností; vyzývá k vyřešení současné nerovnováhy mezi schopností leteckých dopravců Unie uskutečnit kabotáž na trhu USA a schopností leteckých dopravců USA vykonat totéž v Evropě; připomíná, že mezinárodní křížové investice přispívají k hospodářské dynamice odvětví letectví, a naléhavě vyzývá Komisi, aby prosazovala mezinárodní právní prostředí příznivé pro rozvoj a podporu takovýchto investic a pro prosazování aktivní politiky zaměřené na vytvoření standardů a osvědčených postupů pro mezinárodní investice;
42. zastává názor, že dvoustranné dohody mohou k rozvoji vnější politiky v oblasti letectví významně přispět, současně však zdůrazňuje, že je důležitý společný přístup Unie;
43. zdůrazňuje význam spravedlivé a otevřené hospodářské soutěže ve všech činnostech, které jsou spojeny s poskytováním leteckých služeb; vyzývá k začlenění standardních doložek o spravedlivé hospodářské soutěži do dvoustranných dohod o leteckých službách;
44. vyzývá Komisi, aby definovala minimální soubor standardních zákonných požadavků Unie, zejména s ohledem na spolupráci v v oblasti právní úpravy, pracovní normy, normy v oblasti životního prostředí a práva cestujících, které mají být zahrnuty do dvoustranných dohod, a to s jasným záměrem vytvářet příležitosti a odstraňovat překážky kladené leteckým společnostem Unie, a vyzývá členské státy, aby tyto požadavky uplatňovaly;
45. vyzývá Komisi, aby urychleně předložila návrh revize či nahrazení nařízení (ES) č. 868/2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství¹;
46. podporuje návrhy Komise na ochranu svobodné a spravedlivé soutěže ve vztazích a v dohodách se třetími zeměmi a na vytváření nových účinnějších nástrojů na ochranu obchodu, které budou lépe přizpůsobeny pro boj s nekalými praktikami, jako je diskriminace a nedůsledné plnění regulačního rámce, a s nedostatkem transparentnosti ve finančních výkazech společností, což může vést k narušování trhu;
47. vyzývá Komisi, aby zahájila dialog se státy Perského zálivu s cílem zvýšit transparentnost a zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž;
48. konstatuje, že Ruská federace odmítá dodržovat dohodu o postupném zrušení poplatků za přelety nad Sibiří, která byla uzavřena v rámci přistoupení Ruské federace k WTO v roce 2011; domnívá se, že kvůli těmto nezákonným poplatkům za přelet dopravci Unie dlouhodobě čelí diskriminujícím podmínkám a že Unie by tudíž měla mít možnost přijmout obdobná opatření i na své straně a zamítnout či omezit přelety přes své území nebo přijmout jakékoli obecné opatření v oblasti využívání vzdušného prostoru Unie, které se dotkne leteckých dopravců Ruské federace, s cílem přimět Ruskou federaci zrušit výše uvedené poplatky, které jsou nezákonné, neboť jsou v rozporu s mezinárodními

¹ Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1.

dohodami (Chicagská úmluva); vyzývá proto Komisi a Radu, aby přezkoumaly možná opatření s cílem zajistit vzájemnost mezi Ruskou federací a Uníí s ohledem na využívání vzdušného prostoru;

49. zdůrazňuje, že ambiciózní politika Unie v oblasti ochrany práv cestujících v letecké dopravě může v celosvětové konkurenci leteckým společností Unie přinést výhodu z hlediska kvality; vyzývá Komisi, aby přijala další opatření na podporu vysokých standardů Unie v oblasti práv cestujících v letecké dopravě a sledovala jejich provádění a uplatňování;
50. vyzývá Komisi, aby co nejdříve vypracovala nový právní rámec týkající se provádění jednotného evropského nebe, který bude založen na přístupu shora dolů a přinese lepší mechanismus spolupráce mezi evropskými poskytovateli letových navigačních služeb, a zajistila nezbytné podmínky k tomu, aby mohla být zahájena realizace výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe;
51. vyzývá Radu, aby s konečnou platností zaujala postoj k postoji Parlamentu ze dne 5. května 2010 o návrhu směrnice o poplatcích za ochranu letectví před protiprávními činy¹, které i přesto, že je přijala naprostá většina členů Parlamentu (96 %), zůstává blokováno v Radě;
52. domnívá se, že Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) hraje důležitou roli při vytváření právního rámce pro celosvětové odvětví letecké dopravy, například v oblasti liberalizace vlastnictví a kontroly leteckých společností a při zajišťování interoperability uspořádání letového provozu na celosvětové úrovni; vybízí organizaci ICAO, aby nadále rozvíjela globální tržní opatření s cílem snížit hluk na letištích a omezit všechny odpovídající emise skleníkových plynů; považuje za klíčové dosáhnout v rámci organizace ICAO o nejdříve dohody o celosvětovém přístupu;
53. vyzývá k tomu, aby Komisi byly uděleny mandáty k jednání s cílem vyjasnit a upevnit zastoupení Unie v rámci ICAO;

o

o o

54. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

¹ Úř. věst. C 81 E, 15.3.2011, s. 164.