Parlamento Europeo
2014-2019

Documento de sesión

B8-1150/2015

4.11.2015

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

tras una declaración de la Comisión

presentada de conformidad con el artículo 123, apartado 2, del Reglamento

sobre el futuro paquete de medidas sobre el sector de la aviación
(2015/2933(RSP))

Roberts Zīle, Jacqueline Foster
en nombre del Grupo ECR

B8-1150/2015

Resolución del Parlamento Europeo sobre el futuro paquete de medidas sobre el sector de la aviación
(2015/2933(RSP))

El Parlamento Europeo,

– Vista su Posición aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2014 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (refundición)[1],

– Vista su Posición aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2014 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea[2],

– Vista su Resolución, de 2 de julio de 2013, sobre la política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros[3],

– Visto el Programa de Trabajo de la Comisión para 2015: un nuevo comienzo (COM(2014)0910),

– Visto el artículo 123, apartado 2, de su Reglamento,

A. Considerando que, según los últimos datos de los que dispone la Comisión, la contribución del sector de la aviación tanto al conjunto de la economía como al empleo de la UE es fundamental, dado que se trata de 5,1 millones de puestos de trabajo directos o indirectos y más del 2,4 % del PIB de la UE;

B. Considerando que, según datos de Eurostat, en 2014 el número de pasajeros aéreos en la UE ascendió a 879,4 millones, lo que supuso un incremento del 4 % respecto a 2013[4];

C. Considerando que la posición competitiva de las compañías aéreas de la UE ha de hacer frente a numerosos desafíos, tanto en el interior como en el exterior;

D. Considerando que la UE y los Estados miembros han impuesto varias reglamentaciones jurídicas y financieras que han incrementado unilateralmente las cargas que pesan sobre el sector europeo de la aviación (como el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea, los impuestos nacionales o la limitación de los horarios de servicio);

E. Considerando que la Comisión tiene la intención de presentar para finales de 2015 un paquete de medidas sobre el sector de la aviación destinado a establecer cuáles son los

[1] Textos Aprobados, P7_TA(2014)0220.
[2] Textos Aprobados, P7_TA(2014)0221.
[3] Textos Aprobados, P7_TA(2013)0290.
[4] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Thousand_passengers_carried_monthly_data_2013-2014.png

desafíos a los que se enfrenta el sector de la aviación de la UE;

1. Considera que el paquete de medidas sobre el sector de la aviación debe mejorar la competitividad del sector y establecer una estrategia a largo plazo para la industria europea de la aviación;

2. Pide a la Comisión que, cuando elabore el paquete de medidas sobre el sector de la aviación, tenga en cuenta e incluya las ya mencionadas Posiciones del Parlamento Europeo en primera lectura sobre el Cielo Único Europeo II+ y sobre aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea;

3. Subraya que la industria aeronáutica es uno de los principales motores de crecimiento y empleo en la UE y está estrechamente vinculada a la competitividad del sector de la aviación de la UE [aumento de las exportaciones, tecnologías más limpias, Investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR), Cielo Único Europeo, acuerdos bilaterales de seguridad aérea según sea pertinente], generando un volumen de negocios de aproximadamente 100 000 millones de euros al año y alrededor de 500 000 empleos directos; pide por ello que se sigan políticas proactivas para apoyar y desarrollar la industria aeronáutica;

4. Destaca que la innovación es un requisito indispensable para que la industria de la aviación europea sea competitiva, y recomienda por ello que la Comisión y los Estados miembros apoyen la innovación en los ámbitos de la gestión del tráfico aéreo, los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), los combustibles alternativos, la seguridad en los aeropuertos, los nuevos modelos de negocio y la emisión integrada de billetes;

5. Pide a los Estados miembros que adopten medidas proactivas en cuanto al aumento de la capacidad y la conectividad, a fin de hacer más competitivos los aeropuertos de la UE con respecto a los de terceros países, así como que mejoren su infraestructura nacional al objeto de permitir una mejor competencia entre sus compañías aéreas;

6. Toma nota de que los aeropuertos europeos se enfrentan a una importante presión competitiva, procedente tanto de las compañías aéreas como de los aeropuertos competidores; insta por ello a las compañías aéreas y a los aeropuertos a reunirse, a fin de encontrar una solución a los problemas derivados de la aplicación de la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias;

7. Pide a los Estados miembros que impulsen y promuevan la importancia que tienen los aeropuertos pequeños y regionales en la Unión Europea al permitir tanto evitar la masificación de los aeropuertos principales o más grandes mediante las conexiones indirectas como mejorar la conectividad;

8. Pide a la Comisión que celebre con carácter urgente acuerdos globales en materia de aviación con los principales socios comerciales de la UE, como los países vecinos, los BRIC, los países de la ASEAN, Japón, los Estados del Golfo y Turquía;

9. Pide a los Estados miembros que agilicen la aplicación del Cielo Único Europeo, mediante la adopción del paquete Cielo Único Europeo II+ y la plena aplicación y operatividad de los bloques de espacio aéreo funcionales (FAB), ya que al no hacerlo ha

habido compañías aéreas europeas que han resultado perjudicadas; solicita a los Estados miembros que redoblen los esfuerzos por abordar con éxito las huelgas de controladores aéreos, que han alterado sobremanera los planes de los pasajeros, recurriendo a novedades tecnológicas o a mecanismos de resolución de litigios alternativos;

10. Hace hincapié en que la industria de la aviación necesita una mano de obra muy formada y motivada, y que, para seguir en esta tendencia y competir en un mercado internacional extremadamente competitivo, se han de respetar plenamente las disposiciones reglamentarias, tanto nacionales como de la UE, en materia de empleo y condiciones de trabajo, a fin de garantizar unas buenas normas, condiciones y prácticas laborales, sin dejar de reconocer la aparición de modelos económicos más competitivos;

11. Pide la plena aplicación del programa SESAR, que exige una estrecha colaboración entre la Comisión, los proveedores de servicios de navegación aérea, las compañías aéreas y los aeropuertos, y el compromiso financiero de todos ellos;

12. Espera con interés la revisión por parte de la Comisión del Reglamento de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) en el marco del paquete de medidas sobre el sector de la aviación;

13. Pide a la Comisión que levante las barreras reglamentarias a la vigilancia del tráfico aéreo por satélite con el fin de permitir servicios de salvamento para los ciudadanos de la UE, y pide a la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) que lleve a cabo la asignación de espectro necesaria;

14. Pide que se adopte un enfoque más orientado hacia la «seguridad basada en el riesgo» en cuanto a los pasajeros, en lugar del actual enfoque reactivo; insta a la Comisión a que lleve a cabo un estudio de viabilidad sobre la aplicación en Europa de un sistema de control previo y concesión acelerada del permiso de viaje equivalente al que se está poniendo a prueba en los Estados Unidos (Global Entry);

15. Pide a las autoridades presupuestarias que proporcionen los recursos necesarios a la EASA teniendo en cuenta sus responsabilidades, y señala al mismo tiempo que el 70 % del presupuesto de la Agencia lo aporta el sector; solicita a la Comisión que garantice la dotación de fondos al presupuesto original del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), que ha resultado afectado por la creación del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE);

16. Pide a la Comisión que aborde las cuestiones mencionadas en el paquete de medidas legislativas sobre el sector de la aviación que debe presentar a finales de 2015;

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