Eiropas Parlaments
2014-2019

Sesijas dokuments

B8-1146/2015 }
B8-1148/2015 }
B8-1152/2015 } RC1

9.11.2015

KOPĪGS REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

iesniegts saskaņā ar Reglamenta 123. panta 2. un 4. punktu

nolūkā aizstāt rezolūcijas priekšlikumus, kurus iesniedza šādas grupas:
PPE (B8-1146/2015),
ALDE (B8-1148/2015),
S&D (B8-1152/2015),

par aviāciju
(2015/2933(RSP))

Wim van de Camp, Marian-Jean Marinescu
PPE grupas vārdā
Ismail Ertug
S&D grupas vārdā
Gesine Meissner, Pavel Telička, Dominique Riquet, Ramon Tremosa i Balcells, Matthijs van Miltenburg, Izaskun Bilbao Barandica, Philippe De Backer
ALDE grupas vārdā

Eiropas Parlamenta rezolūcija par aviāciju
(2015/2933(RSP))

Eiropas Parlaments,

– ņemot vērā savu 2007. gada 25. aprīļa rezolūciju par Eiropas kopējās gaisa telpas izveidi,

– ņemot vērā 2009. gada 11. marta Direktīvu 2009/12/EK par lidostas maksām,

– ņemot vērā savu 2011. gada 7. jūnija rezolūciju par starptautiskajiem gaisa transporta nolīgumiem, ko noslēdz saskaņā ar Lisabonas līgumu,

– ņemot vērā savu 2013. gada 2. jūlija rezolūciju par ES ārējo aviācijas politiku — nākotnes problēmu risinājums[1],

– ņemot vērā savu 2014. gada 12. martā pirmajā lasījumā pieņemto nostāju par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija)[2],

– ņemot vērā savu 2014. gada 12. martā pirmajā lasījumā pieņemto nostāju par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā[3],

– ņemot vērā savu 2015. gada 29. oktobra rezolūciju par radiofrekvenču spektra joslu, ko piešķir 2015. gada Pasaules radiosakaru konference (*WRC-15*), kas notiek Ženēvā no 2015. gada 2. līdz 27. novembrim, kura ir nepieciešama tādas uz satelītsakariem balstītas tehnoloģijas izstrādāšanai, kas rada iespējas izveidot lidojumu globālās sekošanas sistēmas[4],

– ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību (LESD) un jo īpaši tā 90. pantu, 100. panta 2. punktu un 218. pantu,

– ņemot vērā gaidāmo aviācijas tiesību aktu paketi, ko izstrādā Komisija;

– ņemot vērā Reglamenta 123. panta 2. punktu un 123. panta 4. punktu,

A. tā kā 2012. gadā gaisa transporta ekonomikas nozares Eiropā bija tieši saistītas ar 2,6 miljoniem darbvietu un nodrošināja vairāk nekā 2,4 % no ES IKP;

B. tā kā 2014. gadā ar gaisa transportu ceļojošo pasažieru skaits ES sasniedza 849,4 miljonus, kas ir par 4,4 % vairāk nekā 2013. gadā un par 16,9 % vairāk nekā 2009. gadā;

C. tā kā Eiropas aviosabiedrības kopš 2012. gada jau ir likvidējušas vai vēl plāno likvidēt vairāk nekā 20 000 darbvietu;

[1] Pieņemtie teksti, P7_TA(2013)0290.
[2] Pieņemtie teksti, P7_TA(2014)0220.
[3] Pieņemtie teksti, P7_TA(2014)0221.
[4] Pieņemtie teksti, P8_TA(2015)0392.

D. tā kā Eiropas aviosabiedrības gan iekšzemes, gan ārvalstu tirgos darbojas vidē, kura strauji mainās un kurā nemitīgi pieaug konkurence;

E. tā kā Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai (*ICAO*), ES un tās dalībvalstīm ir jāuzlabo daži tiesiskā un finanšu regulējuma akti (piemēram, attiecībā uz ES iekšējo emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS), plašākām pasažieru tiesībām, nodokļiem un valsts nodevām, trokšņa samazināšanu lidostās un darbības stundu ierobežošanu);

F. tā kā gaisa transports ietekmē klimata pārmaiņas, jo rada aptuveni 13 % no visām ES transporta nozares CO_2 emisijām un arī citas emisijas (piemēram, NO_x);

G. tā kā Komisija plāno līdz 2015. gada beigām iesniegt aviācijas tiesību aktu paketi, ko tā izstrādā, lai identificētu ES aviācijas nozarei aktuālas problēmas un piedāvātu to iespējamos risinājumus,

Aviācijas nozares konkurētspējas uzlabošana

1. uzskata, ka aviācijas tiesību aktu paketei vajadzētu kļūt par tik ļoti nepieciešamo stimulu ilgtspējīgākai Eiropas aviācijas nozarei, ar to būtu jāuzlabo nozares konkurētspēja, jānostiprina Eiropas aviosabiedrības, lidostas un aeronautikas nozare, jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi pasaules tirgū un jānosaka Eiropas aviācijas nozares ilgtermiņa stratēģija;

2. aicina Komisiju, izstrādājot aviācijas tiesību aktu paketi, ņemt vērā un tajā iekļaut galvenos argumentus, ko Parlaments paudis, pirmajā lasījumā izskatot Eiropas vienotās gaisa telpas 2+ (*SES 2+*) un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) tiesību aktus, un arī tos, ko Parlaments paudis 2013. gada 2. jūlija rezolūcijā par ES ārējo aviācijas politiku;

3. uzsver, ka aeronautikas nozare dod ievērojamu ieguldījumu ES izaugsmē un nodarbinātībā un tā ir cieši saistīta ar ES aviācijas nozares konkurētspēju (piemēram, nodrošinot pozitīvu eksporta bilanci, videi draudzīgākas tehnoloģijas Eiropas gaisa kuģiem, *SESAR* ieviešanu, *SES*, uzraudzības sistēmu), turklāt šīs nozares apgrozījums ir aptuveni EUR 100 miljardi gadā un ar to tieši saistīti aptuveni 500 000 darbvietu; tāpēc prasa īstenot pārmaiņas rosinošu politiku, kas atbalstītu aeronautikas nozari un nodrošinātu tās attīstību;

4. uzsver, ka inovācija ir konkurētspējīgas Eiropas aviācijas nozares priekšnoteikums; tāpēc iesaka Komisijai ņemt vērā un atbalstīt inovāciju tādās jomās kā gaisa satiksmes pārvaldība (automatizēta gaisa satiksmes vadība, brīvo maršrutu noteikšana), tālvadības gaisa kuģa sistēmas, alternatīvi degvielas risinājumi, gaisa kuģu un dzinēju konstrukcija (labāka efektivitāte, mazāk trokšņa), lidostu drošība (bezkontakta risinājumi, vienas pieturas drošības princips), digitalizācija un multimodāli risinājumi (datorizēti lidlauka pakalpojumi); turklāt iesaka tai atbalstīt pasaules mēroga risinājumus vides jomā (piemēram, globāla tirgus pasākuma īstenošanu, kas mazinātu starptautiskās aviācijas radītās CO_2 emisijas) un pielāgot reģionālās shēmas (piemēram, aviācijas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS)), lai tās apvienotu vienā globālā sistēmā, kā arī atbalstīt pasākumus, kas mazina lidostu darbības ietekmi uz vidi, un jaunus uzņēmējdarbības modeļus (piemēram, Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (*IATA*) jaunā aviosabiedrību un ceļojumu aģentūru komunikācijas programma (*New Distribution Capability — NDC*), lidojumu savienojumi pašapkalpošanās režīmā vai integrētas biļešu sistēmas);

5. aicina Komisiju, īstenojot savas pilnvaras, sākt likvidēt šķēršļus, kas gan ES, gan valstu līmenī apgrūtina Eiropas aviosabiedrības, un tā panākt spēcīgāku Eiropas gaisa transporta nozares konkurētspēju;

6. uzsver, ka ES aviosabiedrības un lidostas zaudē konkurētspēju salīdzinājumā ar subsidētajiem trešo valstu pārvadātājiem un lidostām; šajā sakarībā prasa īstenot pārmaiņas rosinošu politiku, kas nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecībā uz īpašumtiesībām, un stingri iesaka dalībvalstīm uzlabot savu infrastruktūru, lai to aviosabiedrības varētu konkurēt ar izdevīgākiem noteikumiem;

7. pauž nožēlu, ka darbības jomas ziņā Regula (EK) Nr. 868/2004 par aizsardzību pret negodīgas cenu noteikšanas praksi gaisa satiksmes nozarē ir izrādījusies neatbilstoša un neefektīva; prasa Komisijai izanalizēt cēloņus, kuru dēļ regula nav īstenota, un ne vēlāk kā 2015. gada novembrī sniegt attiecīgu pārskatu; aicina Komisiju pārskatīt Regulu (EK) Nr. 868/2004, lai saglabātu godīgu konkurenci ES aviācijas ārējo attiecību jomā un panāktu spēcīgāku ES aviācijas nozares konkurētspēju, efektīvāk novērstu negodīgu konkurenci, garantētu savstarpīgumu un izskaustu negodīgu praksi, tostarp subsīdijas un valsts atbalstu, kas tiek piešķirts dažu trešo valstu aviosabiedrībām, izkropļojot tirgu; uzsver, ka par mērķi būtu jānosaka politiskās stratēģijas uzlabošana Eiropas līmenī, lai šo konfliktu ātri atrisinātu, galvenokārt pamatojoties uz to, ka tiek piemērota pārredzama godīgas konkurences klauzula; turklāt aicina Komisiju pievērsties aviosabiedrību „efektīvas kontroles” koncepcijai;

8. atzīmē, ka Eiropas lidostas izjūt ievērojamu konkurences spiedienu gan no aviosabiedrībām, gan konkurējošām lidostām; tādēļ mudina Komisiju ņemt šīs tendences vērā, īstenojot Lidostas maksu direktīvu, lai ieguvums būtu nodrošināts visām ieinteresētajām personām un arī pasažieriem;

9. prasa pielikt vairāk pūļu Padomē, lai apstiprinātu priekšlikumu regulai par laika nišām un tā uzlabotu lidostu veiktspēju, ļaujot netraucēti darboties Eiropas gaisa transportam, jo tiek prognozēts, ka līdz 2030. gadam satiksmes plūsma dubultosies;

10. uzsver ES mazo un reģionālo lidostu nozīmi, jo tās nodrošina reģionālos savienojumus; aicina Komisiju kopā ar dalībvalstīm sagatavot ES ilgtermiņa stratēģisko plānu par reģionālo lidostu problēmu risināšanu un iespējām ES kontekstā, tostarp par transporta infrastruktūrai paredzēta valsts atbalsta noteikumiem, jo ir jāpanāk nozīmīgāks šo lidostu ieguldījums ES reģionu kohēzijas veidošanā un tam vajadzētu kļūt par vienu no ES izaugsmes un nodarbinātības stratēģijas pīlāriem;

Starptautiskā dimensija

11. uzsver, ka par stratēģisku mērķi ir jānosaka sarunas par visaptverošiem aviācijas nolīgumiem ar galvenajiem ES tirdzniecības partneriem un ka šādas sarunas būtu jāsāk vai jāveicina to raitāka norise; mudina Komisiju pēc iespējas drīzāk saņemt vispārēju pilnvarojumu no dalībvalstīm, visupirms attiecībā uz Persijas līča sadarbības padomes valstīm, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus Eiropas aviosabiedrībām un lidostām, garantētu savstarpīgumu un iekļautu nolīgumos iedarbīgu godīgas konkurences klauzulu; uzstāj, ka praksē šie visaptverošie aviācijas nolīgumi būs efektīvi tikai tad, ja tajos būs iekļauta drošības klauzula, kurā definēts pārkāpuma jēdziens un tā tiesiskās sekas;

12. atzīmē, ka gaisa transporta nozare netiek regulēta pasaules mērogā, jo tā nav PTO kompetences joma; uzsver, ka Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) struktūrā ir svarīgi vienoties par globāli pieņemamiem noteikumiem, lai samazinātu aviācijas radītās emisijas un ietekmi uz klimatu; zina, ka *ICAO* ir apņēmusies izveidot globālu tirgus mehānismu;

13. aicina Komisiju un dalībvalstis ātrāk īstenot Eiropas vienotās gaisa telpas koncepciju, pieņemot *SES 2+* tiesību aktu kopumu, jo pašlaik Eiropas gaisa telpa ir sadrumstalota un Eiropas gaisa pārvadātājiem tas ir liels slogs;

14. sagaida, ka aviācijas tiesību aktu paketē būs attiecīgi risinājumi, kas nodrošinās lidostu pilnīgu integrāciju Eiropas transporta tīklā; atgādina, ka aviācijas tiesību aktu paketei ir jāatbilst jau pieņemtiem un arī nākotnē iespējamiem tiesību aktiem par pasažieru tiesībām, un mudina Padomi nākt klajā ar savu nostāju, jo gan pasažieriem, gan gaisa pārvadātājiem ir ļoti nepieciešama skaidrība par noteikumiem;

Aviācijas nozares sociālā programma

15. uzsver, ka daži darba apstākļi aviācijas nozarē var ietekmēt lidojumu drošumu; iesaka Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorātam (DG MOVE) sadarboties ar Nodarbinātības, sociālo lietu un iekļautības ģenerāldirektorātu (DG EMPL) un iesaka aviācijas tiesību aktu paketē iekļaut sociālos noteikumus un vajadzīgos aizsardzības pasākumus, kā tas tika apspriests 2015. gada 4. jūnijā Komisijas rīkotajā augsta līmeņa konferencē par transporta nozares sociālo programmu;

16. prasa uzlabot un saskaņot drošības ķēdi, piesaistot un saglabājot kvalificētu un labi apmācītu darbaspēku;

17. uzsver, ka aviācija ir atzīta par augošu nozari, kas piesaistījusi un nodarbina augsti kvalificētus un motivētus speciālistus, un ka šī tendence būtu jāsaglabā, tādēļ ir jāuztur spēkā jau pieņemtie ES normatīvie akti par nodarbinātību un darba apstākļiem, standartiem un praksi, tostarp darba koplīguma slēgšanas sarunu praksi;

18. iesaka stingri definēt jēdzienu „galvenā darījumdarbības vieta”, lai darbības licenci valsts izsniegtu tikai tad, ja tajā ir būtisks gaisa transporta darbības apjoms, turklāt saistībā ar sociālā nodrošinājuma sistēmu un darba tiesību koordinēšanu prasa jēdziena „mājas bāze” definīciju saskaņot ar Regulu (ES) Nr. 83/2014 un Regulu (ES) Nr. 465/2012; uzsver nepieciešamību saīsināt pārejas periodu un precizēt situāciju attiecībā uz tām gaisa kuģu apkalpēm, kurām ir vairākas mājas bāzes;

19. norāda, ka ir grūti īstenot direktīvu par pagaidu darba aģentūrām (Direktīva 2008/104/EK), un iesaka Komisijai izpētīt, kā direktīva pašlaik tiek piemērota nozarē, un attiecīgi lemt par iespējamiem problēmu risinājumiem;

20. ir nobažījies, ka arvien plašāk tiek īstenota no sociālā viedokļa problemātiska uzņēmējdarbības prakse (piemēram, tā dēvētie „izdevīgie karogi”) un aizvien biežāk tiek izmantoti netipiski nodarbinātības veidi (piemēram, fiktīva pašnodarbinātība, pilota pašfinansētu lidojumstundu (*pay-to-fly*) shēmas un nulles stundu līgumi), jo tas viss var ietekmēt lidojumu drošumu, un uzskata, ka visās aviācijas darbībās būtu jāuztur noteikts sociālo standartu līmenis;

Augsta drošības līmeņa garantēšana ES gaisa telpā

21. prasa pilnībā īstenot jaunas paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (*SESAR*) programmu, un tas nozīmē, ka Komisijai, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa pārvadātājiem un lidostām ir jānodrošina cieša sadarbība un jāuzņemas finansiālas saistības; tāpēc prasa ikvienā aviācijas jomā īstenot vispārēju sistēmisku pieeju, kas aptvertu visus lidojuma posmus un sāktos jau uz zemes, un atvēlēt Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai nozīmīgāku lomu Eiropas vienotās gaisa telpas un *SESAR* vidē, kas ir daļa no ES un *EASA* sistēmas, ar kuru reglamentē drošumu, drošību, kā arī vides un veiktspējas aspektus; aicina Komisiju nodrošināt Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam (EISI) sākotnēji atvēlētā budžeta izpildi, kuru ietekmēja Eiropas Stratēģisko investīciju fonda (ESIF) izveide;

22. atzinīgi vērtē ieceri uzticēt *EASA* vairāk pienākumu un tāpēc sagaida, ka ar grozīto pamatregulu (Regula (EK) Nr. 216/2008) tiks izveidota visaptveroša drošības pārvaldības sistēma un *EASA* tiks uzticēta atbildība par ES drošības pasākumu, kā arī komerciālo kosmosa transportlīdzekļu un tālvadības gaisa kuģu drošuma aspektiem; aicina Komisiju piešķirt *EASA* vienotās aviācijas iestādes statusu Eiropā, ņemot vērā plašo pienākumu klāstu, ko tai uzticēs likumdevējs;

23. aicina Komisiju arī turpmāk nodrošināt visu ES dalībvalstu spēcīgu pārstāvību astoņu *ICAO* padomes locekļu personā, pēc iespējas drīzāk panākt spēcīgāku *EASA* ietekmi starptautiskā mērogā un nodrošināt tās oficiālu atzīšanu *ICAO*, lai ES varētu paust vienotu viedokli, kas garantēs ES iedzīvotājiem augstāku drošības līmeni visā pasaulē, vienlaikus saglabājot ES aviācijas nozares konkurētspēju un eksportu;

24. aicina Komisiju atcelt regulatīvos šķēršļus, kas neļauj īstenot gaisa satiksmes novērošanu ar satelītu palīdzību, un tā garantēt ES iedzīvotājiem dzīvības glābšanas pakalpojumus un prasa, lai Starptautiskā Telesakaru savienība piešķirtu nepieciešamo radiofrekvenču spektru, jo satelītus, kuri nodrošina automātisko atkarīgo novērošanu apraides režīmā (*ADS-B*), *ICAO* ir atzinusi par vienu no tehnoloģijām, ko var izmantot gan lidojumu izsekošanai, gan arī gaisa satiksmes pārvaldībai (*ATM*) vietās, kuras atrodas ārpus visblīvāk apdzīvotajām teritorijām un kur citu uz zemes bāzētu *ATM* novērošanas tehnoloģiju iespējas ir ierobežotas; uzsver, ka, ieviešot *ADS-B*, ir jāņem vērā visu gaisa telpas lietotāju vajadzības un ka ir jānodrošina alternatīvo tehnoloģiju sadarbspēja, lai nepieļautu drošuma un drošības pārkāpumus; uzsver, ka tas varētu palīdzēt valdībām, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un aviosabiedrībām Eiropā un visā pasaulē palielināt gaisa satiksmes pārvaldības efektivitāti un jaudu, tā samazinot aviācijas radītās emisijas, un būtiski uzlabot aviācijas drošumu, vienlaikus izveidojot vēl vienu Eiropas gaisa telpas uzraudzības līmeni, kas varētu pastiprināt uzraudzību, kura jau tiek īstenota;

25. aicina Komisiju, ņemot vērā *EASA* darba grupas ziņojumā iekļauto riska novērtējumu, veikt pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot pilotu veselības stāvokļa novērtēšanu un panākt lielāku drošību, kā arī uzlabot procesus, kas nodrošina iekļūšanu pilotu kabīnē un izkļūšanu no tās;

26. pasažieru un kravu pārvadājumu drošību pieprasa garantēt nevis ar atbildes pasākumiem, kā tas ir darīts līdz šim, bet gan ar pieeju, kuras pamatā ir riska novērtējums un kura ir taisnīga un līdzsvarota attiecībā uz sensitīvo aviācijas drošuma jautājumu, lai ar to, no vienas puses, apmierinātu dalībvalstu vajadzības un vēlmes un, no otras puses, mazinātu pasažieru neapmierinātību lidostās un lai nostiprinātu sistēmu, ko izveidojusi Aviācijas

drošības komiteja (*AVSEC*) un Ieinteresēto personu padomdevēju grupa aviācijas drošības jautājumos (*SAGAS*); tāpēc mudina Komisiju, ņemot vērā veiksmīgo pieredzi, kas gūta citos reģionos, sagatavot tehniski ekonomisko pamatojumu attiecībā uz iespēju arī Eiropā ieviest sākotnējās pārbaudes sistēmu un tā dēvēto vispārējās ieceļošanas (*Global Entry*) programmu;

27. aicina budžeta lēmējinstitūciju uzturēt konkurētspējīgu *EASA* budžetu, kurā būtu ņemti vērā šie jaunie pienākumi, lai ES ražotāju un aviosabiedrību rīcībā būtu elastīgi un efektīvi instrumenti, kas ļauj tiem konkurēt visā pasaulē, un atzīmē, ka nozares uzņēmumi nodrošina 70 % no *EASA* budžeta;

28. atzīmē, ka Padomē joprojām nav izskatīti vairāki ar aviāciju saistīti tiesību akti, tāpēc prasa Komisijai rīkoties, lai rastu risinājumu, kas palīdzētu izkļūt no pašreizējā strupceļa;

29. aicina Komisiju visus iepriekšminētos jautājumus risināt, izstrādājot aviācijas tiesību aktu paketi, kas jāiesniedz līdz 2015. gada beigām;

30. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.