Parlament Europejski
2014-2019

Dokument z posiedzenia

A8-0150/2018

27.4.2018

***I
SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty
(COM(2016)0818 – C8-0531/2016 – 2016/0411(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Claudia Ţapardel

Objaśnienie używanych znaków

*	Procedura konsultacji
***	Procedura zgody
***I	Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
***II	Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
***III	Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą***. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu ▌ lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.
Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

Strona

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO..... 5

UZASADNIENIE 7

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ..... 10

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ 11

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty
(COM(2016)0818 – C8-0531/2016 – 2016/0411(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

– uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2016)0818),

– uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0531/2016),

– uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 5 lipca 2017 r.[1],

– po konsultacji z Komitetem Regionów,

– uwzględniając art. 59 Regulaminu,

– uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A8-0150/2018),

1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;

2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;

3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

[1] Dz.U. C 345 z 13.10.2017, s. 126.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(7a) Biorąc pod uwagę, że Komisja dokonuje obecnie oceny rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, w tym jego przepisów dotyczących leasingu z załogą i ich możliwego wpływu na pracowników i konsumentów, który to proces może w stosownym czasie doprowadzić do ogólnego przeglądu tego rozporządzenia, zakres niniejszej poprawki należy ograniczyć do dostosowania tekstu rozporządzenia do opisanych powyżej zobowiązań międzynarodowych.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1
Rozporządzenie (WE) nr 1008/2008
Artykuł 13 – ustęp 3 – litera b – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
o ile nie przewidziano inaczej w umowie międzynarodowej ***zawartej przez Unię***, spełniony jest jeden z poniższych warunków:	***b)*** o ile nie przewidziano inaczej w ***zawartej przez Unię*** umowie międzynarodowej ***dotyczącej leasingu z załogą, która opiera się na obowiązującej umowie o transporcie lotniczym podpisanej przed dniem 1 stycznia 2008 r.***, spełniony jest jeden z poniższych warunków:

UZASADNIENIE

Leasing statku powietrznego z załogą – ważne narzędzie rozwoju europejskiego sektora lotnictwa

Stworzenie jednolitego unijnego rynku lotniczego przed 25 laty doprowadziło do znacznego rozpowszechnienia się podróży lotniczych i przekształcenia sektora lotnictwa w jeden z głównych motorów wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy, co przyczyniło się do ułatwienia handlu i umożliwiło ludziom swobodne przemieszczanie się na coraz większej liczbie tras po coraz niższych kosztach. W związku z tym leasing statku powietrznego z załogą może być narzędziem stymulowania i utrzymywania wzrostu unijnego sektora lotnictwa, które ma zasadnicze znaczenie w prowadzeniu tego rodzaju działalności obecnie, jako że pozwala na elastyczne dostosowanie działalności linii lotniczej do konkretnych potrzeb operacyjnych lub sezonowych przez ograniczony czas.

Linie lotnicze korzystają z leasingu z załogą z różnych przyczyn, m.in. w przypadku niedoboru personelu i jego niewystarczającego przeszkolenia, uziemienia statku powietrznego ze względu na problemy techniczne.

Opinia sprawozdawczyni

Komisja proponuje zmianę art. 13 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1008/2008 oraz wprowadzenie możliwości zniesienia restrykcyjnych warunków dotyczących umów o leasing z załogą odnośnie do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim, w przypadkach gdy konkretny system leasingu z załogą został włączony do umowy międzynarodowej zawartej przez Unię. Wniosek Komisji jest bardzo krótki i przedstawiono go ze względów czysto technicznych, bowiem miałby on jedynie na celu zapewnienie spójności prawnej między ustawodawstwem UE a obowiązującymi już umowami międzynarodowymi.

Choć jest to teoretycznie prawdą, zmiana ta może mieć jednak poważne konsekwencje dla europejskiego rynku lotnictwa, szczególnie w odniesieniu do standardów społecznych i praw pasażerów. Może ona doprowadzić do otwarcia rynku UE na nieograniczony leasing statków powietrznych z załogą zarejestrowanych w państwach trzecich, w zależności od wyników negocjacji. W perspektywie długoterminowej można by znieść ograniczenia czasowe i sezonowość, gdyby leasing samolotów z załogą stał się stałym elementem modelu prowadzenia działalności gospodarczej przez linie lotnicze. W praktyce mogłoby to oznaczać, że wzrost można zaspokoić wyłącznie przy użyciu statków powietrznych i załóg z krajów trzecich, ze szkodą dla państw członkowskich Unii. Rozwiązanie to może również wywrzeć negatywny wpływ na jakość usług oferowanych pasażerom i prowadzić do obniżenia standardów socjalnych dla pracowników. Jednocześnie nieograniczona liczba umów o leasing statku powietrznego z załogą może prowadzić do tworzenia wirtualnych unijnych linii lotniczych, które działają w oparciu o świadectwo przewoźnika lotniczego wydane przez państwo trzecie, zlecając całość swej działalności na zewnątrz.

W związku z tym sprawozdawczyni jest zdania, że leasing samolotów z załogą powinien co do zasady nadal mieć charakter wyjątkowy i tymczasowy. Nie powinien on wywierać negatywnego wpływu na normalne funkcjonowanie rynku lotniczego UE ani oferować możliwości obchodzenia zobowiązań ciążących na unijnych posiadaczach świadectw przewoźnika lotniczego.

W związku z tym projekt sprawozdania ma na celu osiągnięcie równowagi między potrzebą zapewnienia UE odpowiedniej elastyczności przy prowadzeniu negocjacji umów międzynarodowych a utrzymaniem jednocześnie podstawowych praw i zasad unijnych we wszystkich przypadkach.

Znalezienie takiej równowagi nie jest proste, jednak sprawozdawczyni uważa, że to właściwe rozwiązanie umożliwiające działanie zgodne z długotrwałą polityką i podejściem UE w kwestii leasingu statków powietrznych z załogą zarejestrowanych w państwach trzecich, co zostało doskonale opisane w motywie 8 rozporządzenia UE nr 1008/2008:

> „W celu ograniczenia zjawiska nadmiernego uciekania się do umów leasingu statków powietrznych zarejestrowanych w państwach trzecich, zwłaszcza umów leasingu z załogą, taka możliwość powinna być dozwolona tylko w sytuacjach wyjątkowych, takich jak brak odpowiedniego statku powietrznego na rynku wspólnotowym, i powinna być ona ściśle ograniczona w czasie oraz spełniać normy bezpieczeństwa odpowiadające zasadom bezpieczeństwa, określonym w przepisach prawa wspólnotowego i krajowego”.

***

Dziś do leasingu zarejestrowanych w państwach trzecich statków powietrznych z załogą stosuje się okres 7+7 miesięcy i sprawozdawczyni proponuje, aby zezwolić na odstępstwo od tej zasady ogólnej, pod warunkiem że umowa leasingu z załogą nadal będzie miała charakter wyjątkowy, nawet po upływie okresu 7+7 miesięcy. Taki trwale wyjątkowy charakter ma być następnie poddany dalszej weryfikacji przez właściwy organ państwa członkowskiego. W praktyce będzie to oznaczać, że organ ten może podjąć decyzję o zezwoleniu przewoźnikowi na wzięcie w leasing statku powietrznego z załogą z państwa trzeciego na okres dłuższy niż 14 kolejnych miesięcy, jeżeli spełnione zostaną następujące trzy wymogi:

– Po pierwsze, musi być już podpisana umowa o transporcie lotniczym między UE a danym państwem trzecim, zaś zawarta w niej umowa leasingu z załogą powinna wyraźnie przewidywać wzajemne zniesienie ograniczeń obowiązujących obecnie na mocy prawa właściwego dla operacji leasingowych. Zarówno UE, jak i dane państwo trzecie będą musiały dostosować swoje przepisy ustawowe i wykonawcze, aby wprowadzić w życie umowę leasingu z załogą, ze szczególnym uwzględnieniem warunków socjalnych i warunków pracy oraz praw pasażerów.

– Po drugie, właściwy organ powinien wyrazić zgodę na odnowienie lub przedłużenie leasingu, jeżeli wykazano, że w ciągu pierwszych 14 miesięcy czynności w zakresie leasingu z załogą między UE a przewoźnikami z państw trzecich były prowadzone w oparciu o zasadę skutecznej wzajemności pod względem równych możliwości dostępu do rynku, i że nie dowiedziono pogorszenia się bezpieczeństwa, ochrony i standardów społecznych, a prawa pasażerów są porównywalne z tymi, które obowiązują w UE.

– Po trzecie, właściwy organ sprawdza, czy UE i dane państwo trzecie mają porównywalne warunki gospodarcze i społeczne i czy osiągnęły już bardzo wysoki stopień współpracy w kwestiach regulacyjnych, takich jak bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa, konkurencja, kwestie socjalne, ochrona środowiska i ochrona konsumentów. Jest to podstawowy wymóg pozwalający zapewnić, że unijne linie lotnicze prowadzące działalność na podstawie umów leasingu z załogą w oparciu o świadectwo przewoźnika lotniczego państwa trzeciego zawsze stosują standardy, które są porównywalne ze standardami obowiązującymi w UE. Pozwoli to również zapobiec potencjalnym skutkom ubocznym umowy, zwłaszcza zakłóceniom funkcjonowania rynku, nieuczciwej konkurencji i dumpingowi socjalnemu.

Sprawozdawczyni pragnie przypomnieć, że jeżeli rozumie ona potrzebę rozszerzenia możliwości leasingu statków powietrznych z załogą ponad to, co jest obecnie dozwolone w prawodawstwie UE, niniejszy tekst nie powinien w żaden sposób naruszać europejskich norm społecznych i środowiskowych lub praw pasażerów i obowiązków w zakresie bezpieczeństwa.

Dalsze działania

Jak wskazano również w komunikacie „Otwarta i połączona Europa”, opublikowanym przez Komisję w czerwcu 2017 r., w europejskim sektorze lotnictwa cywilnego zachodzą poważne zmiany i aby zachować konkurencyjną pozycję na świecie, a także korzystać z możliwości, jakie oferuje otwieranie się rynków, konieczne są niezwłoczne działania polityczne.

W komunikacie zwraca się ogólnie uwagę, że Unia Europejska powinna ułatwiać wzrost gospodarczy, ale także przestrzegać najwyższych standardów w zakresie warunków socjalnych i warunków pracy oraz praw pasażerów. Obowiązek użyteczności publicznej oraz zasady dotyczące własności i kontroli linii lotniczych to tylko niektóre z kwestii, jakie należy wyjaśnić w bliskiej przyszłości.

W związku z powyższym sprawozdawczyni uważa, że Komisja Europejska powinna w odpowiednim czasie przedstawić pełny przegląd rozporządzenia nr 1008/2008 opartej na analizie skutków, która mogłaby wskazać instrumenty polityki niezbędne dla powodzenia europejskiego sektora lotnictwa cywilnego.

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Wspólne zasady wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty
Odsyłacze	COM(2016)0818 – C8-0531/2016 – 2016/0411(COD)
Data przedstawienia w PE	21.12.2016
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 19.1.2017
Sprawozdawcy Data powołania	Claudia Ţapardel 27.3.2017
Rozpatrzenie w komisji	27.2.2018 12.4.2018
Data przyjęcia	25.4.2018
Wynik głosowania końcowego	+: 25 –: 22 0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Ţapardel, Keith Taylor, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Matt Carthy, Jakop Dalunde, Michael Detjen, Markus Ferber, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Kateřina Konečná, Peter Kouroumbashev, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Jozo Radoš, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Anna Hedh, Jeroen Lenaers, Mylène Troszczynski
Data złożenia	27.4.2018

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

25	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
EFDD	Peter Lundgren
PPE	Georges Bach, Markus Ferber, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Jeroen Lenaers, Renaud Muselier, Ramona Nicole Mănescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

22	-
EFDD	Jill Seymour
ENF	Marie-Christine Arnautu, Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Matt Carthy, Kateřina Konečná, Merja Kyllönen
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Peter Kouroumbashev, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, István Ujhelyi, Claudia Țapardel
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

1	0
EFDD	Daniela Aiuto

Objaśnienie używanych znaków:
+ : za
- : przeciw
0 : wstrzymało się