



A8-0021/2017

2.2.2017

INFORME

sobre una estrategia de aviación para Europa
(2016/2062(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Pavel Telička

Ponente de opinión (*):
Ole Christensen, Comisión de Empleo y Asuntos Sociales

(*) Procedimiento de comisiones asociadas – artículo 54 del Reglamento

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	17
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES (*).	26
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA	33
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MERCADO INTERIOR Y PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR	38
RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	43

(*) Procedimiento de comisiones asociadas – artículo 54 del Reglamento

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre una estrategia de aviación para Europa (2016/2062(INI))

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 7 de diciembre de 2015, titulada «Una estrategia de aviación para Europa» (COM(2015)0598),
- Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 4, apartado 2, letras b) y g), su artículo 16 y sus títulos VI y X,
- Visto el Protocolo (n.º 2) anejo al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad,
- Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 14 de julio de 2016, sobre una estrategia de aviación para Europa¹,
- Vista la Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general,
- Vista la comunicación de la Comisión relativa a directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (2014/C 99/03),
- Vista la comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (2016/C 262/01),
- Visto el proyecto de Reglamento (UE) de la Comisión que modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado,
- Vista la propuesta de la Comisión, de 7 de diciembre de 2015, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por la que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo,
- Vistas las conclusiones de la conferencia de alto nivel dedicada al tema «Una agencia social para el transporte» celebrada el 4 de junio de 2015 en Bruselas²,
- Vista su Resolución, de 4 de febrero de 2016, sobre la situación especial de las islas³,

¹ CESE, AC TEN/581.

² https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en.

³ Textos Aprobados, P8_TA(2016)0049.

- Vistas las conclusiones del 39.º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) celebrada en 2016,
- Visto el Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo,
- Vista su Resolución, de 11 de noviembre de 2015, sobre el sector de la aviación¹,
- Vista su Resolución, de 29 de octubre de 2015, sobre la asignación por la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, que se celebrará en Ginebra del 2 al 27 de noviembre de 2015 (CMR-15), de la banda necesaria del espectro radiofónico a fin de sostener el futuro desarrollo de una tecnología por satélite que permita sistemas de seguimiento de los vuelos a escala mundial²,
- Vista su Resolución, de 7 de junio de 2011, sobre acuerdos internacionales sobre aviación con arreglo al Tratado de Lisboa³,
- Vista su Resolución, de 25 de abril de 2007, sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación⁴,
- 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 (versión refundida)⁵,
- 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) n.º 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea⁶,
- Vista su Posición aprobada en primera lectura el 5 de febrero de 2014 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE) n.º 2027/97 relativo la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los viajeros y su equipaje⁷,
- Vista su Posición aprobada en primera lectura el 12 de diciembre de 2012 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea (versión refundida)⁸,

¹ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0394.

² Textos Aprobados, P8_TA(2015)0392.

³ Textos Aprobados, P8_TA(2011)0251.

⁴ Textos aprobados, P6_TA(2007) 0153.

⁵ Textos Aprobados, P8_TA(2014)0220.

⁶ Textos Aprobados, P8_TA(2014)0221.

⁷ Textos Aprobados, P8_TA(2014)0092.

⁸ Textos Aprobados, P8_TA(2012)0495.

- Vista su Resolución, de 29 de octubre de 2015, sobre el uso seguro de los sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota (RPAS), comúnmente conocidos como vehículos aéreos no tripulados (UAV), en el ámbito de la aviación civil¹,
 - Vista su Resolución, de 2 de julio de 2013, sobre la política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros²,
 - Vistas las conclusiones de la Cumbre Europea de Aviación, celebrada en el aeropuerto de Schiphol (Países Bajos) los días 20 y 21 de enero de 2016³,
 - Visto el Convenio de Chicago, de 7 de diciembre de 1944,
 - Visto el artículo 52 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales, de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (A8-0021/2016),
- A. Considerando que la política de transportes de la Unión tiene por objeto, en última instancia, servir a los intereses de los ciudadanos y las empresas europeas proporcionando una conectividad cada vez mayor, un nivel máximo de seguridad y protección y mercados sin barreras;
- B. Considerando que el mantenimiento de unos estrictos niveles de seguridad debe seguir siendo un objetivo clave cuando se persiga la competitividad en el transporte aéreo;
- C. Considerando que el mercado único de la aviación de la Unión es el ejemplo con mayor éxito de liberalización regional del transporte aéreo, que ha contribuido enormemente a alcanzar unos niveles de conectividad aérea sin precedentes ampliando las oportunidades de viajar dentro y fuera de Europa y reduciendo los precios; que el sector de la aviación es parte fundamental de la red europea de transportes y resulta indispensable para garantizar la conectividad y la cohesión territorial dentro de la Unión y a escala mundial; que, debido a su alejamiento y aislamiento, las regiones ultraperiféricas, a diferencia de las regiones con una ubicación central y bien integradas, no tienen otra alternativa que el transporte aéreo; que el objetivo de apoyar una mayor conectividad aérea no debe consistir únicamente en expandir la red de conexiones, sino también en garantizar una calidad apropiada de conectividad basada en la frecuencia de vuelos, el alcance de la red, y la conveniencia de los horarios;
- D. Considerando que el sector de la aviación constituye un motor con efecto multiplicador para el crecimiento y la creación de empleo y es un pilar importante de la economía de la Unión, al fomentar la innovación, el comercio y la calidad de los puestos de trabajo, lo que tiene beneficios directos e indirectos significativos para los ciudadanos; que el incremento del tráfico aéreo y la disponibilidad y variedad de las conexiones aéreas propician el crecimiento económico, lo que confirma que el transporte aéreo actúa como

¹ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0390.

² Textos Aprobados, P8_TA(2013)0290.

³ <https://english.eu2016.nl/documents/reports/2016/01/20/report-aviation-summit-2016>.

catalizador del desarrollo económico; que los aeropuertos locales y regionales desempeñan también un papel importante en el desarrollo de las regiones al incrementar su competitividad y facilitar el acceso al turismo;

- E. Considerando que el transporte aéreo, los aeropuertos y la industria manufacturera asociada generan 4,7 millones de puestos de trabajo en la Unión directa (1,9 millones) e indirectamente (2,8 millones); que 917 000 puestos de trabajo en otros sectores de la economía global están respaldados por el sector europeo de la aviación; que la movilidad y el carácter transnacional de la aviación hacen que sea difícil detectar los abusos sociales y la elusión de las normas laborales e impiden abordar los problemas exclusivamente a nivel nacional; que las investigaciones recientes de la OIT apuntan a un deterioro de las condiciones de trabajo en el sector de la aviación; que, si bien una mayor diversificación de los contratos puede ser un instrumento para aumentar la flexibilidad, también puede dar lugar a abusos y servir, mediante la búsqueda de normas de conveniencia, para eludir cotizaciones a la seguridad social;
- F. Considerando que, como consecuencia de la aplicación inadecuada de la legislación de la Unión y la falta de voluntad política en el Consejo, el sector de la aviación no puede liberar todo su potencial, lo que merma su competitividad y genera mayores costes para las empresas, los pasajeros y la economía;
- G. Considerando que, en un sector impulsado por la tecnología, la investigación y la innovación, lo que exige inversiones a gran escala y una infraestructura desarrollada, el éxito de una estrategia reside en su capacidad para adoptar una visión a largo plazo acompañada de una planificación adecuada de las inversiones y para tener plenamente en cuenta todos los modos de transporte;
- H. Considerando que el transporte aéreo desempeña un papel importante a la hora de cumplir los objetivos climáticos de la Unión mediante la introducción de medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero;
- I. Considerando que, aunque el Cielo Único Europeo prevé la creación de bloques funcionales de espacio aéreo, en la actualidad se registran considerables retrasos en la aplicación de los FAB y la Comisión estima en unos 5 000 millones EUR anuales las pérdidas derivadas de la ausencia de progresos en ese sentido;
- J. Considerando que la seguridad es uno de los retos que la aviación afronta más directamente;
 - 1. Acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión sobre una estrategia de aviación para Europa y su esfuerzo por encontrar formas de impulsar el sector mediante la determinación de nuevas oportunidades de mercado y la eliminación de las barreras, así como sus propuestas para anticipar y afrontar los nuevos retos, sobre la base de una visión europea común desarrollando marcos reguladores modernos; considera que, en una visión a más largo plazo, debe adoptarse un enfoque más ambicioso y holístico con el fin de generar los impulsos necesarios para una industria del transporte aéreo europea competitiva y sostenible;
 - 2. Considera que la seguridad es un principio rector de la estrategia de aviación europea y debe mejorarse continuamente; acoge con satisfacción, por lo tanto, la revisión del

Reglamento de base de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) (Reglamento (CE) n.º 216/2008), con el fin de lograr los niveles más elevados de seguridad en la aviación; pide a la Comisión y al Consejo, en este sentido, que doten a la AESA de recursos y personal suficiente para garantizar unos niveles elevados de seguridad y reforzar su papel en la escena internacional;

3. Insta al Consejo y a los Estados miembros a que progresen al fin en relación con otros expedientes fundamentales, actualmente en punto muerto, como la refundición del Reglamento sobre la aplicación del Cielo Único Europeo (SES 2+) y la revisión del Reglamento relativo a las franjas horarias y los Reglamentos sobre los derechos de los pasajeros; pide a la Comisión que reconsidere las iniciativas en curso y proponga alternativas sostenibles para acabar con las deficiencias del sector de la aviación derivadas de la aplicación tardía e incompleta de la legislación de la Unión, como en el caso del Cielo Único Europeo; subraya que, si se desea garantizar la claridad y la seguridad jurídicas, la publicación de directrices, aunque útiles, no sirve como sustituto de la más adecuada revisión de las reglamentaciones en vigor;
4. Subraya que los expedientes bloqueados en el Consejo tienen por objeto dotar a la Unión de mayor seguridad jurídica y de un marco reforzado para la protección de los derechos de los pasajeros aéreos, un uso más eficiente y racional del espacio aéreo de la Unión y mejores disposiciones para la aplicación del Cielo Único Europeo, todos ellos elementos esenciales para llevar a cabo la estrategia de aviación; pide al Consejo que adopte medidas para avanzar en las negociaciones sobre estos expedientes;

Dimensión internacional de la estrategia de aviación

5. Acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de revisar el Reglamento (CE) n.º 868/2004 a fin de abordar prácticas actuales desleales, como las ayudas estatales inaceptables, que no son ni adecuadas ni eficaces, arrojando así luz sobre las principales preocupaciones que rodean las distorsiones potenciales de la competencia en el marco de las normas europeas; destaca, no obstante, que ni la inaceptable tendencia hacia el proteccionismo ni, por sí mismas, las medidas para asegurar la competencia leal pueden garantizar la competitividad del sector de la aviación de la Unión;
6. Considera que el sector europeo de la aviación, aun enfrentándose a una presión cada vez mayor de nuevos competidores, muchos de los cuales han hecho del transporte aéreo una herramienta estratégica de desarrollo internacional, puede integrarse con éxito en un entorno mundial competitivo si se siguen consolidando y desarrollando sus activos, como los elevados niveles de seguridad, el papel de la AESA, el posicionamiento geográfico, una industria innovadora y los objetivos sociales y medioambientales; cree firmemente que la competencia de terceros países, siempre que sea leal, debe entenderse como una oportunidad para avanzar en el desarrollo de un modelo europeo de aviación innovador que tiene el potencial para proporcionar una respuesta única y competitiva a las especificidades de los competidores;
7. Considera que la posibilidad de atraer inversión extranjera es importante para la competitividad de las compañías aéreas de la Unión y no debe dificultarse; acoge con satisfacción, por lo tanto, la intención de la Comisión de publicar directrices que aporten

claridad en relación con las normas en materia de propiedad y de control establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, con particular referencia a los criterios de «control efectivo», a fin de garantizar la eficacia de esas normas;

8. Acoge con satisfacción la iniciativa de negociar acuerdos de transporte aéreo a nivel de la Unión y acuerdos bilaterales de seguridad en la aviación con terceros países que representan mercados estratégicos y emergentes (China, Japón, la ASEAN, Turquía, Qatar, los Emiratos Árabes Unidos, Armenia, México, Baréin, Kuwait, Omán y Arabia Saudí), e insta a unas negociaciones rápidas y constructivas; recuerda que los nuevos acuerdos deben ser correctamente aplicados y observados por todas las partes y que debe incluirse un cláusula de competencia leal sobre la base de las normas internacionales (OACI, OIT); pide a la Comisión y al Consejo que, respetando el artículo 218 del TFUE, asocien plenamente al Parlamento a todas las fases de las negociaciones;
9. Pide a la Comisión que condicione la negociación de los acuerdos de servicios de transporte aéreo con terceros países al cumplimiento de normas de seguridad elevadas y normas laborales y sociales adecuadas, así como a la participación en el instrumento de protección del clima basado en el mercado en cuanto a las emisiones del transporte aéreo, y que garantice en los acuerdos de servicios de transporte aéreo igualdad de acceso al mercado, igualdad de condiciones en la relación de propiedad e igualdad de condiciones de competencia basadas en la reciprocidad;
10. Pide a la Comisión una rápida conclusión de las negociaciones en curso y, en el futuro, que se inicien nuevos diálogos sobre aviación con otros socios estratégicos en este ámbito; subraya que los acuerdos sobre servicios aéreos contribuyen también al fomento del progreso tecnológico y a la ejecución y refuerzo de otras políticas europeas, como la política de vecindad;

Consolidación del mercado único de la Unión en el ámbito de la aviación

11. Recuerda que el espacio aéreo también forma parte del mercado único de la Unión y que cualquier tipo de fragmentación resultante de su uso ineficiente o de prácticas nacionales divergentes (en relación, por ejemplo, con procedimientos operativos, tasas, impuestos, etc.) provoca mayor duración de los vuelos, retrasos, mayor consumo de combustible y niveles más elevados de emisiones de CO₂, y, además, repercute negativamente en el resto del mercado y perjudica a la competitividad de la Unión;
12. Señala que el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 551/2004 establece, sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo, el establecimiento de una única región superior de información de vuelo europea (EUIR), y pide a la Comisión su aplicación, ya que permitirá reducir los puntos de congestión a nivel regional y hará posible la continuidad de los servicios aéreos en las partes más densas del espacio aéreo en caso de circunstancias imprevistas o de perturbaciones del tráfico aéreo; considera que la EUIR permitirá el establecimiento gradual de una autopista transeuropea del cielo, lo que constituiría otro paso hacia la realización del Cielo Único Europeo y una gestión rentable del espacio aéreo de la Unión; acoge con satisfacción los progresos realizados en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo con el objeto de ganar en eficiencia y reducir costes y emisiones, en particular gracias al trabajo del Gestor de la Red, y pide a los Estados miembros que completen los bloques funcionales de espacio

aéreo (FAB) sin más demora a fin de facilitar aún más el avance hacia el Cielo Único Europeo;

13. Cree firmemente que el sector de la aviación debe beneficiarse plenamente de las tecnologías de satélite europeas, como EGNOS y Galileo, que permiten una navegación y unos procedimientos de aproximación más seguros y eficientes, al tiempo que posibilitan el despliegue total del proyecto de investigación en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo del Cielo Único Europeo (SESAR); insiste por ello en la necesidad de una amplia aplicación de estas tecnologías; señala que, para garantizar el correcto despliegue de SESAR y en aras de una interoperabilidad global, debe asignarse a su aplicación un presupuesto específico y ambicioso, distinto del presupuesto del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE);
14. Toma nota del volumen del tráfico aéreo, que actualmente es considerable y se prevé que aumente en los próximos años, así como de las restricciones de la capacidad de los aeropuertos europeos para acomodar a alrededor de dos millones de vuelos en 2035; subraya que esto requerirá un uso coordinado y eficiente de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo a fin de mitigar la congestión;
15. Destaca la enorme importancia del sector de la aviación para el crecimiento, la creación de empleo y el desarrollo del turismo; subraya que los aeropuertos pequeños y regionales desempeñan un papel clave a la hora de promover la conectividad, la cohesión territorial, la inclusión social y el crecimiento económico, en particular en las regiones ultraperiféricas y en las islas; considera, en este sentido, que existe la necesidad de una planificación estratégica para el sistema aeroportuario europeo que pueda determinar la capacidad actual, predecir la demanda, los puntos de congestión actuales y las necesidades futuras de infraestructura a nivel europeo, y que pueda mantener el acceso de los ciudadanos de la Unión a los servicios de aviación;
16. Reconoce la importante brecha de conectividad existente en la Unión, caracterizada por un menor número de conexiones aéreas en determinadas partes de la Unión, y la importancia de la conectividad regional (incluidas las zonas geográficas excluidas de la RTE-T); anima a la Comisión a que continúe haciendo un seguimiento de la conectividad aérea en la Unión y abordando la cuestión;
17. Opina que muchos de los obstáculos importantes al crecimiento, tanto en el aire como en tierra (como la saturación de la capacidad, la infrautilización o la utilización excesiva de las infraestructuras, los distintos proveedores de servicios de navegación aérea o las inversiones limitadas), y las brechas de conectividad aérea entre las diferentes regiones de la Unión se pueden abordar considerando la conectividad, a todos los niveles (nacional, europeo e internacional) como uno de los principales indicadores a la hora de evaluar y planificar las acciones en el sector;
18. Estima que la conectividad no debe limitarse únicamente al número, la frecuencia y la calidad de los servicios de transporte aéreo, sino que también debe evaluarse en el contexto de una red de transportes moderna integrada y englobar otros criterios, como el tiempo, la continuidad territorial, una mayor integración de la red, la accesibilidad, la disponibilidad de transportes alternativos, la asequibilidad y los costes ambientales, con el fin de reflejar el verdadero valor añadido de una ruta; pide, por consiguiente, a la Comisión que estudie la posibilidad de desarrollar un indicador de la Unión basado en

otros índices existentes y en el trabajo exploratorio realizado por Eurocontrol y el Observatorio aeroportuario;

19. Considera que este tipo de índice de conectividad, con inclusión de un análisis positivo de costes y beneficios, debe considerar las conexiones aéreas desde una perspectiva amplia sin mermar el objetivo europeo de cohesión territorial, que se reforzará con las futuras directrices interpretativas sobre las normas relativas a las obligaciones de servicio público; destaca que este índice puede ser de utilidad para los intereses de la planificación estratégica global a fin de evitar malgastar el dinero de los contribuyentes, haciendo una distinción en términos económicos entre oportunidades viables y proyectos no rentables, de manera que se favorezca la especialización rentable de los aeropuertos, incluidas agrupaciones o redes de aeropuertos, se evite la futura emergencia de «aeropuertos fantasma» y se asegure la utilización eficiente de la capacidad de aeropuertos y del espacio aéreo, entre otras cuestiones, y también dando con soluciones intermodales, rentables y sostenibles;
20. Cree que deben explotarse los beneficios de la complementariedad de todos los modos de transporte sin excepción en aras de la movilidad y de la resiliencia de la red de transportes en interés de los usuarios, tanto en el caso de los pasajeros como del transporte de mercancías; señala que la intermodalidad, al permitir un cambio modal, es la única manera de garantizar el desarrollo dinámico y sostenible de un sector europeo de la aviación competitivo; destaca que la intermodalidad permite un uso más eficiente de las infraestructuras, al ampliar y tener en cuenta las zonas de influencia de los aeropuertos y evitar su solapamiento, lo que también liberaría franjas horarias y contribuiría a crear un entorno favorable para el comercio, el turismo y las operaciones de transporte de mercancías; valora los logros alcanzados en este ámbito mediante la integración de la infraestructura ferroviaria y aérea, y anima a que se siga avanzando en este sentido;
21. Reitera que los corredores de la RTE-T constituyen la base para el desarrollo de opciones multimodales en las que los aeropuertos constituyan nodos centrales; lamenta que las iniciativas multimodales en Europa estén fragmentadas y sean poco numerosas; subraya la necesidad de conexiones rápidas, eficientes y de fácil acceso para el usuario entre las redes de transporte público y la infraestructura aeroportuaria; pide a la Comisión y a los Estados miembros que concedan mayor prioridad al objetivo multimodal en el contexto de los corredores de la RTE-T, eliminando al mismo tiempo los puntos de congestión; pide a la Comisión que presente sin demora su propuesta de enfoque multimodal e interoperable del transporte, con la plena integración del sector de la aviación, y pide a los Estados miembros que recurran en mayor medida a los instrumentos financieros a su disposición para promover las conexiones intermodales;
22. Considera que, para potenciar el atractivo del transporte intermodal en toda Europa, deben ofrecerse a todos los pasajeros (incluidas las personas con movilidad reducida) soluciones sin barreras, información en tiempo real y servicios integrados (por ejemplo, la billetería integrada); señala que los proyectos financiados por la Unión han demostrado la viabilidad técnica de desarrollar información multimodal y sistemas de billetería; pide a la Comisión, por lo tanto, que respalde su puesta a disposición real para los pasajeros de toda la Unión;

23. Considera que los transportistas y los proveedores de servicios participarían en la búsqueda de soluciones multimodales e intermodales si existiera un marco regulador de la Unión que ofreciese claridad y seguridad jurídica en cuanto a los derechos de los pasajeros, la responsabilidad, los retrasos y las cancelaciones, la verificación de seguridad, los datos abiertos y las normas sobre intercambio de datos; pide a la Comisión que actúe al respecto;
24. Señala que tanto la financiación pública como la privada en el sector de la aviación son vitales para garantizar la cohesión territorial, favorecer la innovación y mantener o recuperar el liderazgo europeo en el sector; recuerda que toda la financiación debe respetar las directrices sobre ayudas estatales y la legislación en materia de competencia de la Unión; sostiene que cuando se concedan ayudas públicas se tiene que garantizar que la inversión en cuestión será rentable y adecuada para el fin;
25. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que, en consonancia con las directrices de la Comisión sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (2014/C 99/03) y con la comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE (2016/C 262/01), mantengan una estrategia a largo plazo para abordar, por un lado, el exceso de aeropuertos con pérdidas en regiones donde existen otros modos de transporte y, por otro, la contribución de aeropuertos secundarios al desarrollo, la competitividad y la integración de las regiones de la Unión;
26. Señala la importancia de un marco reglamentario favorable para los aeropuertos a fin de atraer y movilizar la inversión privada; opina que la evaluación de la Comisión de la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias, junto con una consulta eficaz a la compañía aérea/el aeropuerto, debe ayudar a aclarar si las actuales disposiciones constituyen una herramienta eficaz para fomentar la competencia ante el riesgo de abuso de monopolio y para impulsar los intereses de los consumidores europeos y la competencia, o si es necesaria una reforma; reconoce la contribución de los ingresos no aeronáuticos a la viabilidad comercial de los aeropuertos;
27. Señala que la Comisión anunció, en su estrategia de aviación para Europa, publicada en diciembre de 2015, una evaluación de la Directiva 96/67/CE del Consejo relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad; apoya la inclusión de los servicios de asistencia en tierra dentro del ámbito de actuación de la AESA, con el objetivo de cubrir toda la cadena de seguridad de la aviación;

Estrategia de aviación: mirando hacia el futuro

28. Considera que toda la cadena de valor de la aviación tiene el potencial necesario para convertirse en un sector estratégico para las inversiones, lo que debe aprovecharse en mayor medida mediante la fijación de objetivos a largo plazo y la concesión de incentivos en favor de iniciativas inteligentes que persigan esos objetivos, como unos aeropuertos y aviones más ecológicos, la reducción del ruido o la conexión entre las instalaciones aeroportuarias y el transporte público; pide a la Comisión y a los Estados miembros que examinen nuevas medidas de fomento de este tipo de iniciativas, también a través de la utilización eficaz del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), y que sigan fomentando y financiando programas como Clean Sky y SESAR; hace hincapié en que la industria aeronáutica es uno de los sectores que más contribuye

a la competitividad del sector de la aviación de la Unión y ofrece un gran apoyo al fomento de tecnologías más limpias y al despliegue del proyecto SESAR;

29. Toma nota de las emisiones de CO₂ generadas por el sector de la aviación; destaca la amplia gama de medidas que ya se han adoptado y que se van a adoptar para lograr una reducción de las emisiones de CO₂ y de gases de efectos invernadero, técnicamente, mediante el desarrollo de combustibles alternativos y aeronaves más eficientes y, políticamente, mediante el cumplimiento de los acuerdos internacionales; acoge con satisfacción el acuerdo alcanzado el 6 de noviembre de 2016, durante el 39.º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, con la adopción del plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) para reducir las emisiones de la aviación internacional, y el compromiso adquirido por 65 países de participar en la fase voluntaria antes de 2027, lo que supone que aproximadamente un 80 % de las emisiones que superen los niveles de 2020 serán compensadas por este mecanismo hasta 2035; subraya la importancia de mantener después del 31 de diciembre de 2016 la excepción concedida en el marco del Régimen de Comercio de Derechos de Emisiones (RCDE) a las emisiones de los vuelos con origen o destino en un aeródromo situado en una región ultraperiférica, de conformidad con el artículo 349 del TFUE; se congratula de la intención de la Comisión de revisar las medidas de la Unión destinadas a reducir las emisiones de CO₂ del sector de la aviación a la luz de este acuerdo;
30. Opina que, en vista, asimismo, del paquete de medidas de la Comisión sobre la economía circular, deben fomentarse nuevas iniciativas destinadas al aumento de la capacidad medioambiental y a la reducción de las emisiones y del ruido procedentes de las actividades operativas desarrolladas desde, hacia y en los aeropuertos, por ejemplo, mediante el uso de combustibles renovables (como los biocombustibles), el desarrollo de sistemas eficientes de reciclado certificado como respetuoso del medio ambiente, el desguace y la reutilización de aeronaves, el fomento de «aeropuertos ecológicos» y «vías de acceso a los aeropuertos ecológicas» y la consecución de una gestión más eficiente de la logística;
31. Pide que se recopilen y difundan las mejores prácticas en materia de reducción de emisiones del sector, teniendo en cuenta que deben mantenerse y potenciarse progresivamente unas normas ambientales elevadas a fin de garantizar un desarrollo sostenible del sector de la aviación;
32. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que controlen de forma rigurosa los nuevos procedimientos que llevan en vigor desde junio de 2016 para reducir el ruido y las emisiones de partículas ultrafinas producidas por los gases de escape de las aeronaves que despegan en las inmediaciones de ciudades y núcleos urbanos, a fin de mejorar la calidad de vida y, sobre todo, del aire que se respira;
33. Constata el elevado coste de las medidas de seguridad; hace hincapié en que los desafíos en materia de seguridad, incluida la ciberseguridad, a que se enfrenta el sector de la aviación serán aún mayores en el futuro, lo que exige la inmediata transición a un enfoque basado en mayor medida en el riesgo y en la información de los servicios de inteligencia y a un sistema de seguridad reactivo que mejore la seguridad de las instalaciones aeroportuarias y permita la adaptación a amenazas cambiantes sin que sea necesario responder constantemente con nuevas medidas o simplemente desplazar el

riesgo sin reducirlo;

34. Acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión sobre un sistema de certificación de la Unión para los equipos de control de seguridad de la aviación; insiste en la necesidad de aplicar de forma coherente las normas actuales en materia de reclutamiento y formación del personal; pide a la Comisión que estudie la posibilidad de profundizar en el concepto de control de seguridad único y de desarrollar un sistema de control previo de la Unión que permita a los pasajeros de la Unión que se hayan registrado previamente pasar los controles de seguridad de manera más eficiente; insta a los Estados miembros a que se comprometan a compartir de forma sistemática la información de sus servicios de inteligencia, así como a intercambiar buenas prácticas sobre los sistemas de protección aeroportuarios;
35. Toma nota del informe de alto nivel sobre zonas en conflicto y pide a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen la aplicación de las recomendaciones de dicho informe, incluido el intercambio de información para garantizar el desarrollo de una evaluación de riesgo a escala de la Unión, así como la capacidad de intercambiar información de forma rápida; subraya asimismo que se deben seguir abordando las cuestiones relativas a la seguridad que se derivan de los vuelos militares no cooperativos sin transpondedores activos;
36. Destaca que la innovación es un requisito indispensable para que la industria de la aviación europea sea competitiva; observa que, en comparación con otros modos de transporte, la aviación es ya un sector puntero en lo que se refiere al aprovechamiento de las ventajas de la digitalización, las tecnologías de la información y la comunicación y los datos abiertos, y anima al sector a que siga liderando este proceso, al tiempo que garantiza la competencia leal, la interoperabilidad de los sistemas, la neutralidad y la transparencia en el acceso a la información, que ha de ser clara y concisa para todos los usuarios, como, por ejemplo, los consumidores que reservan un viaje completo o las compañías de transporte de mercancías que participan en operaciones de transporte aéreo de mercancías; acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de un proyecto de datos masivos de aviación y pide información sobre su aplicación;
37. Recuerda el «barrido» que la Comisión y los órganos de ejecución nacionales hicieron en 2013 por los sitios web de servicios de viaje de toda la Unión; señala que en este «barrido» se descubrieron, en más de dos tercios de los sitios web observados, problemas importantes; pide a la Comisión que informe con más precisión sobre los avances en el ajuste de los sitios web de viajes a la legislación de la Unión y sobre cuáles son sus futuros planes para garantizar la aplicación de la legislación en este ámbito, ya sea para la venta en línea o fuera de línea de billetes de avión; recuerda que los consumidores siempre deben disponer de una vía accesible para presentar sus quejas a los operadores y para reclamar reembolsos; cree que esta vía debe ponerse a disposición de manera que no disuada a los consumidores de ejercer sus derechos y que debe señalizarse claramente a los consumidores; pide a la Comisión que coopere estrechamente con los órganos de ejecución nacionales para asegurarse de que los operadores cumplan estos requisitos;
38. Acoge con satisfacción la innovación y el desarrollo económico que pueden impulsarse con un mayor desarrollo del uso con fines civiles de los sistemas de aeronaves pilotadas

de forma remota (RPAS); señala que el mercado de las RPAS está creciendo con rapidez y que está aumentando cada vez más la utilización de este tipo de aeronaves con fines privados, en actividades comerciales y por las autoridades públicas en el desempeño de sus funciones; subraya la necesidad urgente de adoptar rápidamente un marco regulador claro, proporcionado, armonizado y basado en el riesgo para las RPAS, con el objetivo de estimular la inversión y la innovación en el sector y explotar plenamente su enorme potencial, manteniendo al mismo tiempo unas normas de seguridad lo más elevadas posible;

39. Recuerda que la reglamentación del sector de la aviación debe tener en cuenta las necesidades específicas de la aviación general, de forma que ofrezca soluciones individuales de transporte aéreo y actividades de deporte aéreo;

Agenda social de la estrategia de aviación

Base operativa

40. Reconoce la necesidad de aclarar el criterio de «base operativa» y la definición de «lugar principal de actividad» a fin de garantizar que se aplican de forma coherente y evitar de manera eficaz el uso de banderas de conveniencia y prácticas para acogerse a la normativa más favorable; recuerda que una de las principales misiones de la AESA es expedir certificados de operaciones aéreas y autorizaciones a operadores de terceros países con el fin de garantizar la seguridad y contribuir a mejorar las condiciones de trabajo;

Seguridad

41. Pide a la AESA y a los Estados miembros que sigan examinando los nuevos modelos de negocio y de empleo a fin de garantizar la seguridad de la aviación, y pide a la Comisión que reglamente al respecto cuando sea necesario; señala que debe prestarse especial atención, entre otras cuestiones, a los contratos de cero horas, los programas «pay-to-fly» (en cuyo marco los pilotos con poca experiencia pagan por adquirir horas de vuelo), el falso trabajo por cuenta propia y la situación de las tripulaciones de terceros países en aeronaves registradas en la Unión; subraya la importancia de la reglamentación sobre la notificación de sucesos y de las prácticas de «cultura de la equidad» para reforzar y mejorar las normas de seguridad, así como la salud y las condiciones laborales;

Formación

42. Recuerda que una formación de alta calidad contribuye a la seguridad de la aviación; subraya la contribución clave de la AESA al establecimiento de una formación y normas de seguridad comunes para los pilotos, los miembros de la tripulación y los controladores del tráfico aéreo, también a través de su academia virtual, y pide a los Estados miembros que inviertan en educación y formación permanentes en todas las fases de la cadena de valor de la aviación, pues el éxito de la aviación europea depende en gran medida de la capacitación de los trabajadores y de la innovación; reconoce la necesidad de abordar los déficits de capacidades profesionales que puedan surgir;

destaca la importancia de las asociaciones entre las instituciones educativas, los centros de investigación y los interlocutores sociales a la hora de actualizar los programas de formación y lograr que reflejen las necesidades del mercado de trabajo;

43. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que intensifiquen los modelos de educación y formación profesional dual en técnica aeronáutica y que los extiendan mediante la cooperación internacional;
44. Anima a la Comisión a que proponga iniciativas concretas para proteger los derechos de los trabajadores; pide a los Estados miembros que garanticen unas condiciones de trabajo dignas a todos los trabajadores del sector de la aviación, incluida la salud y seguridad en el trabajo, independientemente del tamaño y del tipo de la empresa para la que trabajen, del lugar de trabajo o del contrato en virtud del cual trabajen;
45. Señala que todas las compañías aéreas que operan en la Unión Europea deben cumplir plenamente las exigencias en materia social y laboral de la Unión y de los Estados miembros; señala que existen diferencias significativas entre los Estados miembros en cuanto a las condiciones de trabajo y la protección social, y que las empresas explotan la libertad de establecimiento con el fin de reducir los costes; pide a los Estados miembros que pongan fin a esta dañina competencia; pide a la Comisión y a los Estados miembros que presenten propuestas para evitar que se abuse del empleo indirecto para eludir las legislaciones nacional y de la Unión sobre fiscalidad y seguridad social en el sector de la aviación; pide a la Comisión y a los Estados miembros que impidan los abusos sociales y la elusión de las normas laborales garantizando la protección de quienes divulguen información, facilitando la transparencia de la información y reforzando la cooperación entre las inspecciones de trabajo de los Estados miembros; pide a la Comisión y a los Estados miembros que velen por que se aplique y se haga cumplir debidamente el Derecho laboral, la legislación social y los convenios colectivos en las compañías aéreas que operen en cada Estados miembro;
46. Subraya que el derecho a fundar sindicatos, a afiliarse y a emprender acciones de conflicto colectivo son derechos fundamentales en la Unión y deben respetarse, tal y como establece el artículo 12 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea; rechaza todo intento de mermar el derecho de huelga en el sector de la aviación; destaca la importancia de contar con unos interlocutores sociales sólidos e independientes en el sector de la aviación, de un diálogo social institucionalizado y periódico en todos los niveles y de la participación y representación de los trabajadores en los asuntos de la empresa; insiste en que, antes de cualquier iniciativa de la Unión relativa al sector de la aviación, se proceda a un verdadero proceso de consulta y un diálogo social reforzado; acoge con satisfacción las iniciativas de los interlocutores sociales para negociar un acuerdo sobre las condiciones laborales y los derechos sociales de los trabajadores en el sector europeo de la aviación; les anima a negociar convenios colectivos en todos los ámbitos del sector con arreglo a la legislación y las prácticas nacionales, ya que dichos acuerdos son un instrumento eficaz para luchar contra una competición a la baja en lo que respecta a las normas sociales, laborales y de empleo y para garantizar a todos los trabajadores una remuneración digna;
47. Considera que ningún trabajador debe tener dudas sobre el Derecho aplicable y sobre su derecho a la cobertura de seguridad social; pone de relieve, en este contexto, la

situación especial de los trabajadores que tienen una elevada movilidad en el sector de la aviación, y pide una mejor coordinación de los sistemas de seguridad social dentro de la Unión; insiste en que la necesidad de esclarecer en mayor medida cuál es el Derecho aplicable y los tribunales competentes en relación con los contratos de trabajo de los trabajadores móviles del sector aéreo debe evaluarse en estrecha colaboración con los representantes de dichos trabajadores;

48. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El sector de la aviación en la actualidad

El sector de la aviación de la Unión constituye en la actualidad uno de los pilares de la red europea de transporte, elemento indispensable para la movilidad de las personas y las empresas dentro y fuera de la Unión, lo que lo convierte en una de las historias de mayor éxito de la Unión.

El sector de la aviación emplea directamente a entre 1,4 y 2 millones de personas y, globalmente, genera entre 4,8 y 5,5 millones de empleos, contribuyendo así con 110 000 millones EUR al PIB de la Unión. Sin lugar a dudas, el sector de la aviación en su conjunto es un motor importante para el crecimiento económico, la creación de empleo y el comercio de la Unión, pues su efecto multiplicador es tal que, por cada euro de valor añadido en la industria del transporte aéreo, se aportan casi tres euros en valor añadido a la economía general.

Durante los últimos veinte años, la liberalización del mercado interior de la Unión para los servicios aéreos ha contribuido al desarrollo de una industria europea competitiva, aumentando las oportunidades de viajar dentro y fuera de Europa y reduciendo los precios. En la actualidad, sin embargo, el sector de la aviación se enfrenta a nuevos y crecientes desafíos, algunos de los cuales incluyen la competencia cada vez mayor de terceros países, una saturación de la capacidad prevista para 2035, la seguridad y las preocupaciones ambientales, así como la continua necesidad de desarrollar nuevas tecnologías.

Propuesta de la Comisión sobre una estrategia de aviación para Europa

El 7 de diciembre de 2015, en un intento de abordar los desafíos del sector de la aviación, la Comisión publicó una Comunicación sobre una estrategia de aviación para Europa. La Comunicación propone formas de impulsar la economía europea y reforzar su base industrial y su posición de liderazgo a nivel mundial en el sector de la aviación. La comisaria Violeta Bulc indicó con ocasión de la publicación que «promoverá la competitividad de las empresas europeas a través de nuevas inversiones y oportunidades de negocio, lo que les permitirá crecer de manera sostenible. Los ciudadanos europeos también disfrutarán de más elección, precios más bajos y niveles de seguridad y protección más elevados». La estrategia presenta tres prioridades clave a fin de alcanzar los distintos objetivos, a saber:

1. **Aprovechar los mercados en expansión** a través de la mejora del acceso al mercado y las oportunidades de inversión para la aviación de la Unión en terceros países. A tal fin, la Comisión propone que se adopte una ambiciosa política exterior de aviación mediante la negociación de acuerdos globales en materia de aviación que deben incluir disposiciones eficaces de competencia leal, mediante la ampliación de los acuerdos bilaterales de seguridad en la aviación con el fin de lograr el reconocimiento mutuo de las normas relativas a los certificados de seguridad, y mediante el apoyo del comercio de aeronaves y productos relacionados.

2. **Suprimir los límites al crecimiento tanto en tierra como en el aire** mediante la reducción de las limitaciones de la capacidad y la eficiencia, que impiden el crecimiento sostenible de este sector, ocasionan congestión, retrasos y un aumento de los costes, y mediante la mejora de la conectividad.
3. **Mantener en la Unión unos altos niveles de seguridad y protección** mediante la adopción de un enfoque basado en los riesgos y en los resultados.

En este contexto, la Comisión señaló la necesidad de que la Unión también adopte medidas para reforzar la agenda social, proteger mejor los derechos de los pasajeros, incorporarse a la nueva era de la innovación y la tecnología y contribuir a la elaboración de normas medioambientales estrictas.

El ponente acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión y suscribe la evaluación global de la situación actual. También está de acuerdo con los objetivos establecidos en la estrategia y espera la realización oportuna, siguiendo el plan de acción indicativo, entre otros, de una propuesta legislativa sobre medidas para abordar las prácticas desleales en el transporte aéreo internacional, directrices interpretativas que expliquen la reglamentación actual relativa a las obligaciones de servicio público, directrices en materia de propiedad y control y una evaluación de la Directiva 2009/12/CE relativa a las tasas aeroportuarias.

El ponente también acoge con satisfacción la iniciativa de negociar acuerdos de transporte aéreo a nivel de la Unión y acuerdos bilaterales de seguridad en la aviación con terceros países que representan mercados estratégicos y emergentes (China, Japón, la ASEAN, Turquía, Qatar, los Emiratos Árabes Unidos, Armenia, México, Baréin, Kuwait, Omán y Arabia Saudí) y confía en que la Comisión y el Consejo, respetando el artículo 218 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, implicarán e informarán plenamente al Parlamento en todas las fases de las negociaciones de los acuerdos internacionales sobre aviación.

No obstante, el ponente considera que se necesita una estrategia europea de aviación global y más audaz a fin de superar los actuales desafíos y anticipar futuros retos.

Medidas adoptadas por el ponente

El ponente considera este informe como una oportunidad para compartir y reforzar aún más los esfuerzos del Parlamento Europeo para lograr una estrategia global de aviación para Europa. En este sentido, decidió centrarse principalmente en los temas que, en su opinión, no figuran o no se abordaron lo suficiente en la Comunicación de la Comisión. A fin de evitar la duplicación de trabajo, se reserva una mera referencia a otros actos legislativos esenciales porque actualmente son objeto de un procedimiento legislativo en el Parlamento (a saber, la revisión del Reglamento básico de la AESA, incluido un marco de la Unión para las aeronaves no pilotadas) o están retenidos en el Consejo (por ejemplo, la revisión del Reglamento sobre franjas horarias, la revisión del Reglamento en materia de derechos de los pasajeros o la refundición del Reglamento relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo).

El informe incluye algunas ideas desarrolladas tras la misión de la Comisión de Transportes y Turismo, en mayo de 2016, a Canadá, donde la delegación se reunió con representantes de la OACI, la industria aérea y las autoridades de seguridad. En opinión del ponente, esta visita de

estudio fue particularmente relevante para demostrar cómo las innovaciones más avanzadas en el sector de la aviación pueden cumplir los objetivos en materia ambiental y de seguridad.

Con vistas a la elaboración del informe, el ponente, en presencia de los ponentes alternativos, también organizó una sesión de reflexión que reunió a representantes de todo el sector de la aviación (véanse los anexos): las instituciones de la Unión, las compañías aéreas, los aeropuertos, las regiones de los aeropuertos, la industria, los servicios de viaje, los pasajeros y las ONG medioambientales. La reunión pretendía recoger las opiniones de las partes interesadas sobre el desarrollo de un indicador de conectividad y la inclusión del sector de la aviación en una red multimodal de transporte, así como sobre las perspectivas de desarrollo del sector para los próximos treinta años. Los participantes expresaron firmemente la necesidad de un enfoque global coordinado y estratégico, basado en la complementariedad de todos los modos de transporte.

Principios rectores

La mejora de la conectividad, el impulso de la competitividad y el mantenimiento de una perspectiva orientada al mercado son los principales hilos conductores del informe que han inspirado la evaluación de la estrategia y de cualquier propuesta nueva presentada por el ponente.

Según el ponente, muchos de los desafíos a los que se enfrenta el sector de la aviación, como la saturación de la capacidad, la infrautilización o la utilización excesiva de las infraestructuras, los distintos proveedores de servicios de navegación aérea o las inversiones limitadas, podrían abordarse mediante la mejora de la conectividad y su conversión en un instrumento de elaboración de políticas.

El ponente reconoce que el mercado de la aviación es extremadamente competitivo, tanto a nivel interno como a nivel mundial. Dentro de la Unión, el ponente acoge con satisfacción la intención de la Comisión de abordar las actuales prácticas nacionales divergentes (por ejemplo: tasas, impuestos, etc.) que obstaculizan el buen funcionamiento del mercado único de la aviación de la Unión. Fuera de la Unión, el ponente comparte la opinión de que los acuerdos con terceros países podrían contribuir al establecimiento de un marco de competencia leal. No obstante, señala que, en un mercado mundial de la aviación, algunos países poseen características inherentes, como ventajas geográficas o prácticas culturales e históricas, que no pueden compensarse, a pesar de que distorsionan la competencia.

Por otra parte, en opinión del ponente, el éxito de la estrategia depende también de su capacidad de proporcionar los instrumentos y el marco que premiarán e incentivarán las mejores innovaciones del mercado, tanto para los pasajeros como para las mercancías, por ejemplo, aprovechando los beneficios de la plena utilización de las TIC y logrando una gestión logística de mayor eficacia en todo el sector, así como de su capacidad de abstenerse a la hora de imponer normas rígidas. En una perspectiva orientada al mercado, cualquier financiación pública o privada debe respetar las actuales directrices sobre ayudas estatales de la Unión y la legislación sobre competencia.

Propuestas

En vista de lo anterior, el ponente ha presentado una serie de propuestas que tienen el objeto de contribuir a establecer una estrategia global en materia de aviación:

- **Seguir desarrollando un modelo europeo de aviación:** el proteccionismo nunca es una solución y los éxitos empresariales se logran con la participación en un mercado abierto. Sobre la base de nuestro patrimonio europeo, incluidos, entre otros, los altos niveles de seguridad, la situación geográfica, la industria innovadora y los objetivos sociales y medioambientales, el sector de la aviación de la Unión tiene potencial para proporcionar un modelo único y competitivo, capaz de adaptarse y responder a las especificidades de los competidores con el fin de imponerse y restablecer unas condiciones de competencia equitativas en el mercado mundial.

- **Autopista transeuropea del cielo:** el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 551/2004, que prevé el establecimiento de una única región superior de información de vuelo europea (EUIR), sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros, aún no se ha aplicado. Dicha EUIR permitiría crear una autopista transeuropea del cielo para mitigar la actual fragmentación del espacio aéreo europeo y las perturbaciones del sistema de transporte aéreo que afectan gravemente a la continuidad de los servicios aéreos y perjudican la competitividad de la Unión. Con vistas a alcanzar los objetivos de la estrategia de aviación de la Unión, es urgente hacer que este concepto se vuelva realidad.

- **Desarrollo de un índice de conectividad:** un índice de conectividad debe pretender reflejar el valor añadido real de una ruta específica. Este indicador no solo debe tener en cuenta los criterios habituales del número, la frecuencia y la calidad de las conexiones, sino que también debe considerar el tiempo, el progreso en la integración de las redes, la asequibilidad y los costes medioambientales. Este índice debe tener plenamente en cuenta la complementariedad de todos los modos de transporte de tal manera que también pueda ayudar a encontrar soluciones más intermodales y rentables. Un índice de conectividad apoyaría la planificación y las inversiones estratégicas en el sector de la aviación, distinguiendo los proyectos económicamente viables de los no rentables a fin de favorecer, por ejemplo, la especialización rentable de los aeropuertos y evitar los aeropuertos fantasma. Este índice podría elaborarse sobre la base de los ya existentes y del trabajo exploratorio realizado por Eurocontrol y el Observatorio aeroportuario.

- **Fomento de la multimodalidad:** habida cuenta de la necesidad de una eficiencia cada vez mayor de las infraestructuras existentes, así como de la racionalización de las inversiones, es evidente que los beneficios de la complementariedad de todos los modos de transporte no se aprovechan lo suficiente. Por estas razones, es urgente que se explote el potencial de las soluciones multimodales con la plena inclusión del sector de la aviación. Los corredores de la RTE-T se benefician del marco y la financiación adecuados y tienen potencial para dar cabida a iniciativas piloto en este sentido. Para ello, debe darse mayor prioridad a la consecución de este objetivo. Existe una demanda de soluciones multimodales que podrá satisfacerse si el marco legislativo ofrece un nivel adecuado de seguridad jurídica, lo que implica encontrar una solución a las cuestiones de la responsabilidad y los derechos de los pasajeros, pero también explorar la continuidad de los servicios para los pasajeros en sus viajes multimodales, como, por ejemplo, el transporte del equipaje y los procedimientos de seguridad. La multimodalidad exige asimismo garantizar el libre acceso a los datos.

- **Creación de un entorno favorable para la inversión inteligente:** a pesar de basarse en la tecnología, el sector de la aviación también requiere grandes inversiones de larga duración e infraestructuras. A fin de maximizar la utilización de dichas infraestructuras y la rentabilidad de dichas inversiones, estas deben integrarse en una visión estratégica a largo plazo para el

sector. El apoyo a la innovación en el sector de la aviación debe movilizar a la industria. Los responsables políticos deben seguir contribuyendo a hacer de toda la cadena de valor de la aviación un sector estratégico para las inversiones públicas y privadas fijando objetivos a largo plazo y concediendo incentivos a iniciativas inteligentes, por ejemplo, la reducción de las emisiones de CO₂ y el ruido de los aeropuertos, la consecución de la multimodalidad y la mejora de los procedimientos de seguridad. En este sentido, el FEIE podría ser un instrumento adecuado para fomentar estos tipos de proyectos basados en el mercado.

- **Consecución de los objetivos ambientales:** teniendo en cuenta el compromiso de la Unión con los objetivos internacionales en materia de medio ambiente, la reciente Comunicación de la Comisión sobre una estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones y el paquete de medidas sobre la economía circular, el marco general es claramente favorable para la reducción de las emisiones de CO₂ generadas por el sector del transporte. Acertadamente, se presta una gran atención a reducir las emisiones de CO₂ procedentes de las actividades de transporte reales y a apoyar las soluciones innovadoras que tienen el fin de desarrollar combustibles alternativos y aeronaves más ligeras, entre otras cosas; deben mantenerse todos estos esfuerzos. Debe prestarse la misma atención a las actividades generales de los aeropuertos, donde pueden promoverse e incentivarse prácticas respetuosas con el medio ambiente, por ejemplo, mediante la diferenciación y el etiquetado de «aeropuerto ecológico» y «vías de acceso a los aeropuertos ecológicas» y la consecución de una gestión más eficiente de la logística.

- **Mejora de la seguridad:** a pesar de las importantes inversiones y los fondos ya destinados a fines de seguridad, los últimos meses han demostrado que la seguridad debe seguir ocupando un lugar prioritario en la agenda de la Unión y que se necesitan urgentemente mejoras adicionales tanto en el aire como en tierra. A este respecto, es fundamental el compromiso de los Estados miembros de intercambiar sistemáticamente información de inteligencia, así como el cambio a un sistema de seguridad más reactivo y basado en mayor medida en la información. No obstante, se necesitarán esfuerzos especiales para no sobrecargar a los pasajeros aéreos, consecuencia que perjudicaría al sector. A este respecto, debe fomentarse el desarrollo de soluciones innovadoras en materia de seguridad, tanto para pasajeros como para mercancías. Partiendo del concepto ya existente de control de seguridad único, la Comisión debe evaluar la posibilidad de desarrollar un sistema de control previo para la Unión, inspirado por el «control previo de la Administración de Seguridad en los Transportes» de los Estados Unidos, que permita a los viajeros de la Unión registrarse previa y voluntariamente y someterse a un control de seguridad más rápido y menos estricto una vez en el aeropuerto.

29 June 2016

Brainstorming Session**“Aviation Strategy: what is missing”**

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

*Note: Session only in EN, no interpretation available.***14.00** – **Introductory remarks by EP Rapporteur Pavel Telička****14.10****14.10** – **Connectivity****14.55** *Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?**How do you assess connectivity? What is the difficulty in trying to improve connectivity? How would you ensure/improve it? What drives the strategy to open a certain route and not another? What are the incentives to build / develop airports and / or another line? Based on previous experience, how would you identify ghost airports? What distinguishes them from a “necessary” airport? Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?*

Round table discussions

14.55 – **Intermodality****15.35** *Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?**What is the experience today as concerns transfers to airports? What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ? What would be the difficulties / solutions to develop an “intermodal fast lane”? What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network? How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?*

Round table discussions

15.35 – **Aviation 2050****16.15** *Question: How should the aviation sector look in 2050?**How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements? How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments? How should connectivity in an ICT world look like in 2050? How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?*

Round table discussions

16.15 - 16.45 **Aviation Strategy: what is still missing?***Looking into concrete proposals.*

Round table discussions

16.45 - 17.00 Conclusion

29 June 2016

Brainstorming Session

“Aviation Strategy: what is missing”

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

LIST OF PARTICIPANTS

First name	Last name	Organisation
Olivier	Jankovec	ACI-Europe
Markus	Broich	Airbus Group
Guillaume	Xavier-Bender	Airlines 4 Europe
Niamh	McCourt	Airlines for America
Léa	Bodossian	Airport Regions Conference
Alexandra	Covrig	Airport Regions Conference
Juan-Jesus	Garcia	Amadeus
Petr	Votoupal	Committee of Regions
Nathalie	Vande Velde	DG MOVE E3
Luc	Tygart	EASA
Philip	von Schöppenthau	Eurocockpit
Stefania	Gazzina	Eurocontrol
John	Hanlon	European Low Fare Airlines Association (ELFAA)
Stijn	Lewyllie	European Passengers' Federation
Leonardo	Masseti	European Regions Airline Association (ERA)
Rupert	Hornig	German Airport Association (ADV)
Clemens	Brandt	German Airport Association (ADV)
Philippe	Morin	International Air Transport Association
Bill	Hemmings	Transport&Environment
Andrew	Murphy	Transport&Environment
Luka	De Bruyckere	Transport&Environment

Follow up to the
Brainstorming Session
on
“Aviation Strategy: what is missing”
hold on 29 June 2016

Organisation / Contact:

QUESTIONNAIRE :

Connectivity **Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?**

*How do you assess connectivity?
What is the difficulty in trying to improve connectivity?
How would you ensure/ improve it?
What drives the strategy to open a certain route and not another?
What are the incentives to build / develop airports and / or another line?
Based on previous experience, how would you identify ghost airports?
What distinguishes them from a “necessary” airport?
Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?*

Intermodality **Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?**

*What is the experience today as concerns transfers to airports?
What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ?
What would be the difficulties / solutions to develop an ‘intermodal fast lane’?
What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network?
How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?*

Aviation 2050 **Question: How should the aviation sector look in 2050?**

*How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements?
How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments?
How should connectivity in an ICT world look like in 2050?
How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?
Role of the aviation industry?*

Aviation Strategy **What is still missing and what is essential**

*Looking into concrete proposals.
Number 3 to 5 elements without which the Aviation Strategy will not fly.*

Deadline: In order for your contribution/ideas to be potentially reflected in the report, thank you for submitting your replies to the questionnaire by next **Tuesday 5 July 2016.**

14.10.2016

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES (*)

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre una estrategia de aviación para Europa
(2016/2062(INI))

Ponente de opinión: Ole Christensen

(*) Procedimiento de comisiones asociadas – Artículo 54 del Reglamento

SUGERENCIAS

La Comisión de Empleo y Asuntos Sociales pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

- A. Considerando que el transporte aéreo, los aeropuertos y la industria manufacturera generan 4,7 millones de puestos de trabajo en la Unión directa (1,9 millones) e indirectamente (2,8 millones)¹; que 917 000 puestos de trabajo en otros sectores de la economía global están respaldados por el sector europeo de la aviación; que, a pesar de que el mercado de la aviación en la Unión ha conocido un gran auge en el período 2000-2013, con un incremento del tráfico de pasajeros de un 47 %, el número de puestos de trabajo en el sector de la aviación se ha mantenido estable o incluso se ha reducido en algunos subsectores;
- B. Considerando que el sector de la aviación de la Unión se enfrenta a una competencia feroz y desleal, en forma de, por ejemplo, ayudas de Estado ilegales o el incumplimiento de las normas internacionales del trabajo por parte de las compañías aéreas establecidas en terceros países; que esta competencia desleal supone una presión para las compañías aéreas europeas que provoca la pérdida de puestos de trabajo en Europa; que para garantizar la igualdad de condiciones de competencia se deben respetar las normas internacionales del trabajo y principios sólidos en materia de competencia;
- C. Considerando que han surgido nuevos modelos de negocio y de empleo debido al aumento de la internacionalización, la liberalización y la competencia mundial;
- D. Considerando que, según Eurocontrol, en comparación con 2012, el tráfico aéreo en Europa habrá aumentado probablemente en un 50 % en 2035;
- E. Considerando que las investigaciones recientes de la OIT apuntan a un deterioro de las

condiciones de trabajo en el sector de la aviación; que, si bien una mayor diversificación de los contratos puede ser un instrumento para aumentar la flexibilidad, también puede dar lugar a abusos y servir, mediante la búsqueda de normas de conveniencia, para eludir cotizaciones a la seguridad social; que, en algunos casos, las formas de empleo atípicas tienen un impacto negativo en los derechos sociales y laborales, la seguridad, la competencia, los salarios, la salud y los niveles de seguridad y calidad; que algunas compañías aéreas ofrecen a los nuevos pilotos un puesto de trabajo a cambio de condiciones deplorables, o incluso recurren a programas «pay-to-fly» (en que pilotos con poca experiencia pagan por adquirir horas de vuelo), en los que los pilotos tienen que pagar a las compañías aéreas por pilotar vuelos que generan ingresos;

- F. Considerando que en algunos espacios aéreos el 94 % de los retrasos se debieron a la falta de capacidad en los centros de control de área (ACC);
 - G. Considerando que un estudio realizado por la Universidad de Gante llegó a la conclusión que más de uno de cada seis pilotos encuestados¹ se encontraba en condiciones laborales atípicas, es decir, trabajando a través de una agencia de trabajo temporal, como autónomo o con un contrato de cero horas sin salario mínimo garantizado; que las compañías aéreas de bajo coste son, con diferencia, las que más recurren al empleo atípico;
 - H. Considerando que la movilidad y el carácter transnacional de la aviación hacen que sea difícil detectar los abusos sociales y la elusión de las normas laborales e impiden abordar los problemas exclusivamente a nivel nacional;
 - I. Considerando que los interlocutores sociales europeos, en su declaración conjunta contra los pabellones de conveniencia de la Unión en la aviación, han pedido a los legisladores europeos que adopten medidas urgentes con el fin de impedir el desarrollo de pabellones de conveniencia de la UE en la aviación, o la importación de pabellones de conveniencia de otros países en el sector;
1. Acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión titulada «Una estrategia de aviación en Europa»; destaca que hacen falta nuevos esfuerzos y medidas que refuercen la agenda social y creen y mantengan empleos de calidad en la aviación, y que potencien la competitividad del sector europeo de la aviación; opina que es crucial que se garanticen unas condiciones de competencia equitativas en el sector; alienta a la Comisión a proponer iniciativas concretas para impedir la competencia desleal y proteger los derechos de los trabajadores;
 2. Señala que existen diferencias significativas entre los Estados miembros en cuanto a las condiciones de trabajo y la protección social, y que las empresas explotan la libertad de establecimiento con el fin de reducir los costes; insta a los Estados miembros a que pongan fin a esta dañina competencia;
 3. Destaca la importancia de unos interlocutores sociales sólidos e independientes en el sector de la aviación, de un diálogo social institucionalizado y periódico en todos los niveles y de la participación y representación de los empleados en los asuntos de la empresa; insiste en que, antes de cualquier iniciativa de la Unión relativa al sector de la

¹ Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke y J. De Coninck, «Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector» (Formas atípicas de empleo en el sector de la aviación), Diálogo Social Europeo, Comisión Europea, 2015.

aviación, se proceda a un verdadero proceso de consulta y un diálogo social reforzado;

4. Subraya que derechos a fundar sindicatos, a afiliarse y a emprender acciones de conflicto colectivo son derechos fundamentales en la Unión, tal y como establece el artículo 12 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea; rechaza todo intento de mermar el derecho de huelga en el sector de la aviación;
5. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a hacer un seguimiento estrecho y permanente de las tendencias del empleo en la aviación civil europea y, de resultar necesario, a regular los nuevos modelos de negocio y de empleo; propone que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) pueda supervisar los nuevos modelos de negocio y de empleo para garantizar la seguridad de la aviación; insiste en que la AESA recabe la participación de los interlocutores sociales en esta labor;
6. Destaca que el falso trabajo por cuenta propia en el sector tiene importantes consecuencias negativas para la seguridad de la aviación, la protección social de los trabajadores y la competencia leal en el mercado; pide a la Comisión y a los Estados miembros que redoblen los esfuerzos para atajar el falso trabajo por cuenta propia en el sector de la aviación; alienta a los Estados miembros a que, en caso necesario, establezcan una distinción clara entre personas empleadas y autónomos, colaborando para ello con los interlocutores sociales;
7. Acoge con satisfacción las iniciativas de los interlocutores sociales para negociar un acuerdo sobre las condiciones laborales y los derechos sociales de los trabajadores en el sector europeo de la aviación; les anima a negociar convenios colectivos en todos los ámbitos del sector de la aviación con arreglo a la legislación y las prácticas nacionales, ya que son un instrumento eficaz para luchar contra una competición a la baja en lo que respecta a las normas sociales, laborales y de empleo y para garantizar a todos los trabajadores una remuneración digna;
8. Destaca que no es necesario una mayor liberalización de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión; recalca la necesidad de garantizar mejores condiciones laborales, mayores niveles de cualificación y de seguridad y una mayor calidad de los servicios en el sector de la asistencia en tierra; pide que se precise el concepto de «entidad económica», de modo que los beneficios de la Directiva 2001/23 se apliquen también a los trabajadores de asistencia en tierra en caso de licitación o pérdida parcial de actividad;
9. Pone de relieve la serie de casos de competencia desleal en el sector de la aviación; recuerda que la competencia desleal puede contribuir a la degradación de las condiciones laborales; pide a las autoridades competentes que sancionen adecuadamente las conductas indebidas a ese respecto;
10. Considera que la precariedad de las condiciones laborales, que es especialmente habitual entre los pilotos y tripulantes jóvenes, constituye un riesgo para la seguridad; insiste en que el empleo directo ha de ser la forma normal de empleo en la aviación; pide a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen unas condiciones laborales y de empleo dignas;
11. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que presenten propuestas para evitar que se

abuse del empleo indirecto para eludir las legislaciones nacional y de la Unión sobre tributos y seguridad social en el sector de la aviación;

12. Señala que todas las compañías aéreas que operan en la Unión Europea deben cumplir plenamente con las exigencias en materia social y laboral de la Unión y de los Estados miembros;
13. Pide a la Comisión que intervenga para garantizar unas condiciones laborales que prevengan situaciones en las que el cansancio excesivo de los trabajadores, y especialmente de los pilotos, pongan en peligro los niveles de seguridad;
14. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que, con arreglo a sus competencias respectivas, presenten iniciativas legislativas que impidan las banderas de conveniencia, el recurso a normas de conveniencia y la competencia desleal en la aviación, también en lo que respecta a los contratos de cero horas y los programas «pay-to-fly» en la aviación comercial europea, con el fin de garantizar unas condiciones justas de trabajo y empleo;
15. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que velen por que se aplique y se haga cumplir debidamente el Derecho laboral, la legislación social y los convenios colectivos en las compañías aéreas que operen en cada Estados miembro;
16. Pide a la Comisión que vele por la correcta aplicación del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y que evalúe la necesidad de revisar este Reglamento para mejorar el criterio de «centro de actividad principal»;
17. Pide que se precise y se aplique de modo coherente el criterio de «base», al objeto de garantizar que este determine la legislación social, laboral y tributaria aplicable a todas las operaciones de explotación de las compañías aéreas que posean un certificado de operador aéreo (AOC) de la Unión, tanto en el mercado interior como en las operaciones internacionales; considera que ningún empleado debe tener dudas sobre el Derecho aplicable y sobre su derecho a la cobertura de seguridad social; pone de relieve, en este contexto, la situación especial de los trabajadores que tienen una elevada movilidad en el sector de la aviación, y pide una mejor coordinación de los sistemas de seguridad social dentro de la Unión;
18. Exige que todas las tripulaciones de terceros países cumplan plenamente los requisitos de la UE/AESA para la concesión de licencias para poder trabajar en aeronaves registradas en la Unión; resalta la necesidad de prevenir y reprimir el dumping social y cualquier forma de explotación de trabajadores o de recurso ilegal a trabajadores de terceros países a bordo de aeronaves registradas en la Unión, al objeto de garantizar condiciones de trabajo justas y un elevado nivel de seguridad; pide en este contexto a la Comisión que amplíe el ámbito de aplicación de la Directiva del permiso único (2011/98/UE) para incluir a los trabajadores móviles del sector de la aviación civil; recuerda que las tripulaciones de terceros países tienen los mismos derechos que las tripulaciones basadas en la Unión por lo que se refiere a la protección laboral y las condiciones de trabajo;
19. Insiste en que todo acuerdo en el ámbito de la política exterior de aviación de la Unión debe incluir el respeto de los derechos humanos y los convenios fundamentales de la OIT, así como medios efectivos para hacerlo cumplir, incluidas la denegación o la retirada de los derechos de aterrizaje; pide a la Comisión que garantice que las negociaciones con

terceros países no conduzcan a acuerdos de aviación que perjudiquen la protección de los trabajadores o las normas laborales en Europa;

20. Destaca que, al mismo tiempo que se garantiza el cumplimiento del Reglamento relativo a la notificación de sucesos en la aviación, es esencial que se notifiquen regularmente los incidentes relacionados con el cansancio de la tripulación y con la contaminación del aire en las cabinas de los pilotos, a fin de mejorar los niveles de salud de los miembros de la tripulación y la seguridad del personal de vuelo y los pasajeros;
21. Reitera que cualquier acuerdo en materia de aviación debe contemplar el respeto de los derechos humanos y de las libertades fundamentales consagrados en la Carta Social Europea y la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea;
22. Lamenta que los requisitos aplicables a las compañías aéreas de terceros países que operan desde y hacia aeropuertos de la Unión no se puedan hacer cumplir e sean incluso inexistentes; insiste en que se ha de luchar de forma eficaz contra la competencia desleal de las compañías aéreas de terceros países, en forma, por ejemplo, de ayudas estatales directas e indirectas, de subvenciones o de la explotación de los trabajadores, y en que deben evaluarse exhaustivamente, y actualizarse en caso necesario, los instrumentos disponibles para combatir la competencia desleal; cree firmemente que deben limitarse los derechos a operar en la Unión mientras no se incluyan en los acuerdos de transporte aéreo con terceros países cláusulas en materia de competencia leal, que también contemplen el respeto de los derechos de los trabajadores;
23. Pide a los Estados miembros que inviertan en educación y formación permanentes en todas las fases de la cadena de valor de la aviación, pues el éxito de la aviación europea depende en gran medida de la cualificación de los trabajadores y la innovación; reconoce la necesidad de abordar los déficits de capacidades profesionales que puedan surgir; destaca la importancia de las asociaciones entre las instituciones educativas, los centros de investigación y los interlocutores sociales a la hora de actualizar los programas de formación y lograr que reflejen las necesidades del mercado de trabajo; recomienda que se incorporen a los programas educativos elementos teóricos y prácticos así como periodos de prácticas, y que se preste especial atención a los avances tecnológicos más recientes, por ejemplo, los drones;
24. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que velen por que las inversiones públicas y privadas en investigación y desarrollo en el sector de la aviación sean suficientes; destaca, en este contexto, la importancia de la industria manufacturera y de la prestación de servicios dentro de la cadena de valor de la aviación, ya que contribuyen en gran medida al empleo y al crecimiento; cree firmemente que debe prestarse más atención a la función de estos sectores en la estrategia de aviación;
25. Destaca que el título europeo de piloto debe garantizar un elevado nivel de seguridad y protección, ya que ello redundaría en beneficio de todas las tripulaciones y todos los viajeros; señala que la contratación de pilotos que no poseen dicho título puede dar lugar a una disminución general de los sueldos de los pilotos;
26. Considera que una red de instituciones de formación para la aviación bajo los auspicios de la Academia Virtual de la AESA contribuiría a establecer normas comunes en materia de formación y seguridad;

27. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que establezcan un sistema de certificación para centros de enseñanza que ofrezcan formación para tripulación de cabina con el fin de aumentar el nivel de seguridad y protección;
28. Recomienda que se establezcan normas comunes relativas a las competencias de los inspectores de seguridad aérea;
29. Recuerda a la Comisión que el proceso de liberalización «cielo único europeo» y, en particular, el sistema de evaluación del rendimiento de los proveedores de servicios de navegación aérea no deben llevarse a cabo en detrimento de las condiciones de trabajo de este personal altamente capacitado ni dar lugar a recortes de las inversiones en nuevas tecnologías o en formación del personal; alienta a la Comisión a que estudie el modo de evitar esta tendencia, pues sería contraria al objetivo de conseguir un servicio de tráfico aéreo mejor, más eficaz y más productivo para Europa;
30. Pide a los Estados miembros que garanticen unas condiciones de trabajo dignas a todos los trabajadores del sector de la aviación, incluida la salud y seguridad en el trabajo, independientemente del tamaño y del tipo de la empresa para la que trabajen, del lugar de trabajo o del contrato en virtud del cual trabajen; destaca que dichas condiciones también abarcan la protección contra la contaminación por partículas en los aeropuertos; destaca la necesidad de normas transparentes en materia de salud y seguridad en el trabajo dentro del sector de la aviación que impongan a todas las aeronaves con un certificado de operador una supervisión regular que respete las competencias nacionales;
31. Subraya la necesidad de hacer un seguimiento regular del bienestar psicológico del personal de vuelo para garantizar su salud y seguridad en el trabajo; reitera la importancia que revisten los períodos de descanso para el personal de vuelo a fin de garantizar el máximo nivel de seguridad y protección durante su tiempo de trabajo;
32. Insiste en que la necesidad de esclarecer en mayor medida cuál es el Derecho aplicable y los tribunales competentes en relación con los contratos de trabajo de los trabajadores móviles del sector aéreo se evalúe en estrecha colaboración con los representantes de dichos trabajadores;
33. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que impidan los abusos sociales y la elusión de las normas laborales garantizando la protección de quienes divulguen información, facilitando la transparencia de la información y reforzando la cooperación entre las inspecciones de trabajo de los Estados miembros;
34. Pide a las autoridades competentes que mejoren la actual situación de los centros de control de área, por ejemplo, aumentando su personal y mejorando las condiciones laborales, de modo que se pueda hacer frente al incremento previsto del tráfico aéreo y se reduzcan los retrasos y la congestión en el espacio aéreo de la Unión;
35. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que se aseguren de que la legislación vigente de la Unión en el sector de la aviación se aplique y se haga cumplir de modo más satisfactorio;

RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Fecha de aprobación	12.10.2016
Resultado de la votación final	+: 46 -: 6 0: 0
Miembros presentes en la votación final	Laura Agea, Guillaume Balas, Brando Benifei, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, Joëlle Mélin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Terry Reintke, Anne Sander, Sven Schulze, Siôn Simon, Jutta Steinruck, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
Suplentes presentes en la votación final	Georges Bach, Deirdre Clune, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Raymond Finch

29.9.2016

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre una estrategia de aviación para Europa
(2016/2062(INI))

Ponente: Tibor Szanyi

SUGERENCIAS

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

1. Celebra que la propuesta de la Comisión sobre una estrategia de aviación ponga de manifiesto la importante contribución de este sector a la Unión al generar beneficios económicos, sociales, tecnológicos y en materia de conectividad; destaca que Europa debería desempeñar un papel preponderante en el sector de la aviación internacional y ser un modelo de referencia mundial para una aviación sostenible, que son necesarias medidas más ambiciosas y sostenibles y que estas deben tener en cuenta los aspectos relativos al medio ambiente, al clima, a la salud y al empleo para combinar la ecología con la economía, el medio ambiente con las finanzas y una visión a largo plazo con los intereses políticos a corto plazo;
2. Señala que es indispensable un desarrollo sostenible del sector a fin de evitar agravar las repercusiones para el medio ambiente, como el cambio climático, el agotamiento del ozono estratosférico, la contaminación atmosférica y el ruido; señala que, aunque las aeronaves actuales producen muchas menos emisiones que sus equivalentes hace treinta años, las aeronaves vendidas en el mercado mundial necesitan estar reguladas por normas medioambientales mundiales mínimas; acoge con satisfacción a este respecto la nueva norma internacional sobre el ruido de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que se aplicará a partir de 2017 a los nuevos modelos de aeronaves de gran tamaño;
3. Manifiesta su preocupación ante la previsión de que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sean siete veces mayores en 2050 con respecto a 1990, pese a la mejora de la eficiencia de la combustión y a las medidas que ya se han tomado para lograr un crecimiento neutro en emisiones de carbono a partir de 2020, como las mejoras en la

eficiencia, el desarrollo de combustibles alternativos y la fabricación de aeronaves más ligeras; acoge favorablemente todos los esfuerzos tecnológicos realizados mediante actividades de I+D, como las normas adicionales relativas a las emisiones de CO₂ y las emisiones de partículas de motores de las aeronaves;

4. Destaca la importancia de alcanzar el número de ratificaciones necesario para que el Acuerdo de París entre en vigor; pide a los Estados miembros, en este contexto, que también ratifiquen inmediatamente el Acuerdo; recuerda que el transporte es el segundo mayor sector emisor de gases de efecto invernadero, y lamenta que no se mencione explícitamente a la aviación internacional en el Acuerdo de París, puesto que todos los sectores económicos deben contribuir a la transición hipocarbónica; señala, sin embargo, que el límite de temperatura y la referencia a las emisiones antropogénicas que figuran en el Acuerdo requieren unos esfuerzos ambiciosos de reducción de las emisiones del sector de la aviación; señala que, si el crecimiento futuro del sector de la aviación mundial no lleva aparejados la sostenibilidad medioambiental y esfuerzos mundiales de mitigación, no se podrán alcanzar estos objetivos;
5. Pide que se establezca en la OACI, a finales del presente año, una medida de mercado mundial, justa y sólida que se aplique a escala internacional a partir de 2020; expresa su gran decepción por la propuesta actual examinada en la OACI; destaca que la medida de mercado mundial debe reflejar plenamente los objetivos del Acuerdo de París si se quiere que el sector de la aviación aporte una contribución justa y efectiva a los objetivos climáticos de 2030 y a los objetivos del Acuerdo de París que deben aplicarse a escala internacional a partir de 2020 y revisarse a intervalos fijos para optimizar su eficiencia;
6. Pide que mejore el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión (RCDE UE); recuerda que solo se podrá estudiar una modificación de la legislación vigente relativa a la inclusión de la aviación en el RCDE UE si la medida de mercado mundial es ambiciosa y que, en cualquier caso, los vuelos intraeuropeos seguirán estando cubiertos por el RCDE UE; pide que se mantengan y se refuercen las disposiciones relativas a la aviación dentro del RCDE UE como elemento esencial de las medidas necesarias para cumplir el objetivo de la Unión de reducir al menos en un 40 % las emisiones para 2030; señala que, a pesar de que las emisiones procedentes de los vuelos internos de la Unión están incluidas en el RCDE UE, en 2014 aumentaron un 3 % con respecto al año anterior y, en 2015, un 3,6 % más con respecto a 2014;
7. Pide el fin de las exenciones del impuesto sobre los combustibles y del IVA en la aviación, empezando por los vuelos internos en la Unión, pues reconoce que desincentivan la eficiencia y distorsionan el mercado interior; lamenta que la norma de eficiencia del CO₂ que está examinando la OACI no vaya a reducir las emisiones por debajo de los niveles habituales; pide que se adopten a escala de la Unión medidas que superen la norma mundial;
8. Señala que el éxito de la aviación sostenible está intrínsecamente ligado al apoyo continuo de programas de investigación sólidos como Clean Sky y SESAR; acoge favorablemente la decisión de ampliar el mandato legal de la Empresa Común SESAR y de Clean Sky 2 teniendo en cuenta su importante contribución a una aviación europea más segura y ecológicamente sostenible con la reducción potencial de hasta 50 millones de toneladas de emisiones de CO₂ en el proyecto SESAR, por ejemplo; señala además que una aviación

sostenible necesita inversiones significativas en tecnologías nuevas e innovadoras (como en el diseño de aeronaves, combustibles alternativos, incluidos biocombustibles de segunda generación, y tecnologías digitales), y pide a la Comisión que sitúe la investigación en un lugar prioritario de la agenda política;

9. Reconoce que siguen existiendo varios vuelos de corta distancia que utilizan tecnologías obsoletas que producen elevadas emisiones; pide medidas para fomentar un cambio hacia modos de transporte regionales más respetuosos con el medio ambiente, como el tren; subraya en este contexto la importancia de integrar también distintos modos de transporte sostenibles;
10. Reconoce, conforme a la Declaración de Riga¹, el gran potencial que ofrece el desarrollo rápido de la tecnología de drones y del mercado de drones civiles para hacer los servicios y aplicaciones actuales más respetuosos con el clima y el medio ambiente, más sostenibles, más seguros y más económicos; señala que las técnicas inteligentes en la agricultura —como los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS)— pueden prestar innumerables y diversos servicios y contribuir a una mayor eficiencia y productividad de los recursos, así como a una mayor sostenibilidad medioambiental; reconoce sus posibles efectos beneficiosos en el medio ambiente, la compactación del suelo y la mitigación del cambio climático; aboga por la configuración de un marco de la Unión para los sistemas eléctricos de aviación por control remoto y para el manejo de drones; subraya la importancia de explotar el potencial de los drones, y destaca que debe encontrarse el equilibrio adecuado entre elementos como la seguridad, la seguridad jurídica, la privacidad y la protección de datos;
11. Pide que se incluyan en legislación sobre la aviación requisitos relativos a los RPAS, respetando siempre los requisitos relativos a la seguridad y la privacidad de los ciudadanos y los bienes; señala que, para explotar todo el potencial de la tecnología de los RPAS, debe autorizarse el funcionamiento fuera del alcance visual en las zonas rurales; pide que no se establezcan limitaciones de peso, puesto que los RPAS pueden sustituir a los vehículos de transporte más grandes y llevar mayores cargas en distancias más largas con menos energía;
12. Pide que se recopilen y difundan las mejores prácticas del sector en materia de reducción de emisiones; considerando que deben mantenerse y potenciarse en el tiempo unas normas medioambientales elevadas a fin de garantizar que el sector de la aviación se desarrolle de un modo sostenible, destaca la urgencia y la importancia del establecimiento de programas y nuevos incentivos para el desarrollo del sector y la creación de empleo en relación con la investigación, la eficiencia, la sostenibilidad energética, la reducción del impacto medioambiental y la innovación tecnológica, centrándose en medidas globales para abordar el impacto climático de la aviación, incluidos los objetivos de economía circular de los Estados miembros y de la Unión;
13. Destaca la importancia de los efectos climáticos de la aviación no relacionados con el CO₂ y el margen para reducir estos y los otros efectos medioambientales de la aviación mejorando los resultados de la gestión del tráfico aéreo, incluida la gestión «puerta a

¹ Dirección General de Movilidad y Transportes, CE. (6 de marzo de 2015) Declaración de Riga. On remotely piloted aircraft. «Framing the future of aviation». <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>

puerta»; pide a este respecto que continúen los esfuerzos para reducir la fragmentación del espacio aéreo europeo y reforzar el cielo único europeo;

14. Comprende la necesidad de optimizar la normativa y de mejorar la infraestructura y la capacidad tanto en los aeropuertos como en el aire; destaca que, si no se abordan, estas cuestiones frenarán el crecimiento de la aviación de la Unión, en particular como resultado de los costes de la fragmentación; llama la atención, entretanto, sobre la necesidad de una fuerte protección del consumidor y del medio ambiente, con normas claras sobre los derechos de los pasajeros y su protección, para garantizar a los ciudadanos vuelos más seguros, más cortos, más limpios y más baratos, y una mayor oferta;
15. Pide que la actual revisión de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) amplíe el papel de esta en materia medioambiental, incluida la concesión a la Unión de una mayor flexibilidad en la aprobación de normas medioambientales.

RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Fecha de aprobación	29.9.2016
Resultado de la votación final	+: 53 -: 2 0: 7
Miembros presentes en la votación final	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Lynn Boylan, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Stefan Eck, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Grootte, Andrzej Grzyb, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Josu Juaristi Abaunz, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Suplentes presentes en la votación final	Nikos Androulakis, Paul Brannen, Mark Demesmaecker, Christofer Fjellner, Karol Karski, Elisabeth Köstinger, Merja Kyllönen, Alessandra Mussolini, James Nicholson, Gabriele Preuß, Bart Staes, Carlos Zorrinho, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Pál Csáky, Iveta Grigule

18.7.2016

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MERCADO INTERIOR Y PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre una estrategia de aviación para Europa
(2016/2062(INI))

Ponente de opinión: Anneleen Van Bossuyt

SUGERENCIAS

La Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

1. Celebra que la Comisión incluya en su estrategia de aviación una sección dedicada a los consumidores; observa que, en el caso de los consumidores que reservan viajes, muchos de los derechos aplicables se siguen basando en la normativa horizontal en materia de protección del consumidor; opina por tanto que el «chequeo» del acervo en materia de consumo debe tenerlo en cuenta;
2. Reconoce la importancia del sector de la aviación como motor de crecimiento, empleo y nuevas oportunidades de negocio para la economía europea, así como la crucial función que desempeña en la movilidad de bienes, personas y servicios en el mercado interior;
3. Reconoce la importancia del sector de la aviación en la industria aeronáutica europea, líder mundial de la producción de aeronaves civiles y responsable de más de 500 000 puestos de trabajo en la Unión;
4. Reconoce los beneficios derivados de la liberalización del transporte aéreo en la Unión y de la creación del mercado único para los servicios de transporte aéreo de pasajeros;
5. Lamenta la fragmentación del espacio aéreo de la Unión, cuyo coste estima la Comisión en 5 000 millones EUR al año y que causa, en particular, retrasos para los pasajeros;
6. Lamenta que el Consejo todavía no haya llegado a un acuerdo con respecto al Reglamento sobre los derechos de los pasajeros (revisión del Reglamento (CE) n.º 261/2004), sobre el que el Parlamento presentó su informe en abril de 2014; acoge con satisfacción la decisión de la Comisión de usar unas directrices interpretativas para las normas actuales, pero cree

que la adopción del Reglamento revisado (CE) n.º 261/2004 es necesaria para proporcionar seguridad jurídica a los consumidores y al sector de la aviación y para remediar las lagunas de la legislación actual; subraya que uno de los principales objetivos de la estrategia en materia de aviación y de cualquier reforma de las normas sobre aviación debe ser el refuerzo de los derechos del consumidor;

7. Recuerda el «barrido» que la Comisión y los órganos de ejecución nacionales dieron en 2013 por los sitios web de servicios de viaje de toda la Unión; señala que en este «barrido» se descubrieron, en más de dos tercios de los sitios web observados, problemas importantes relacionados con: la falta de la información de contacto obligatoria; la ausencia de indicaciones acerca de cómo presentar una reclamación; la incertidumbre acerca de la recepción de la reclamación o la ausencia de respuesta; el consentimiento no expreso de suplementos de precio, como el seguro de viaje o los pagos por equipaje, o las políticas de anulación o modificación de reservas; y la información de los precios totales, que no se facilita desde el principio;
8. Pide, por lo tanto, a la Comisión que realice una investigación más profunda sobre la evolución del mercado digital de los viajes con objeto de establecer políticas destinadas a asegurar condiciones equitativas a las agencias de viaje y proteger a los consumidores ofreciendo transparencia y neutralidad cuando buscan, planean y reservan productos y servicios de viaje;
9. Es consciente de los avances a raíz de este «barrido», ya que en un plazo de doce meses se actualizaron 191 sitios web y hay otros que son objeto de procedimientos en curso;
10. Hace hincapié en que la consulta pública llevada a cabo previamente a la estrategia de aviación muestra que los consumidores siguen teniendo problemas a la hora de reservar billetes de avión o de hacer la facturación en línea; pide a la Comisión que informe con más precisión sobre los avances en el ajuste de los sitios web de viajes a la legislación de la Unión y sobre cuáles son sus futuros planes para garantizar la aplicación de la legislación en este ámbito, ya sea para la venta en línea o fuera de línea de billetes de avión;
11. Pide a la Comisión Europea que aumente el control de las líneas aéreas en general y de las de bajo coste en particular, para velar por que cumplan el Derecho de la Unión relativo a los derechos de los pasajeros y a la seguridad aérea;
12. Subraya la importancia de velar por que los sitios web y aplicaciones de viajes respeten el Derecho de la Unión, en especial en lo referente a los derechos de los consumidores, habida cuenta de que en 2015 las reservas de viaje y alojamiento vacacional constituyeron el 52 % de todas las compras en línea y de que la promoción de este sector entre los consumidores y el fortalecimiento de la confianza en internet son esenciales para un buen desarrollo de las pymes del sector turístico; opina que se debe informar correctamente y no engañar a los consumidores que utilizan sitios web, y que las empresas han de adoptar las medidas necesarias para proteger a los consumidores y los hospedadores por lo que respecta a la seguridad;
13. Recuerda la importancia de la protección y la aplicación efectiva, tanto en línea como fuera de línea, de los derechos de los consumidores que reservan y efectúan viajes, incluidas las personas con discapacidad o con movilidad reducida, por lo que respecta a la

accesibilidad, la asistencia y el acceso a la información;

14. Se felicita por el acuerdo definitivo alcanzado en cuanto a la Directiva relativa a los viajes combinados y la adopción de esta; opina que las nuevas normas entrañarán importantes ventajas para los consumidores que deseen contratar servicios de viaje y conexos por esta vía;
15. Reafirma su compromiso con unas normas elevadas en materia de seguridad y protección aérea y de los aeropuertos; acoge con satisfacción que se considere el enfoque de seguridad de control único y la intención de la Comisión de promover la adopción de este enfoque con sus socios comerciales más importantes; respalda, por lo tanto, la intención de la Comisión de mantener esas normas de alto nivel al tiempo que se aligera la carga que suponen los controles de seguridad mediante el uso de las nuevas tecnologías;
16. Celebra el considerable aumento de la conectividad de los aeropuertos en la Unión en los últimos diez años; lamenta el hecho de que algunas regiones estén aún mal comunicadas y que los consumidores de las ciudades, regiones y países menos conectados se encuentren, por lo tanto, en una situación de desventaja competitiva con respecto a aquellos conectados a través de grandes nodos aeroportuarios; opina que en la estrategia en materia de aviación se debe prestar especial atención a las regiones menos conectadas y a los aeropuertos más pequeños, en particular los de las regiones ultraperiféricas y menos pobladas, y que deben tenerse debidamente en cuenta las conclusiones del Tribunal de Cuentas Europeo en este ámbito¹; subraya la necesidad de revisar la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias e insta a la Comisión a que evalúe el impacto negativo de las actuales tasas aéreas;
17. Pide a la Comisión que evalúe la equidad de las prácticas por las que los consumidores se enfrentan a cargas significativas por los pagos por equipaje o los servicios de emisión de billetes cuando no se han reservado con anterioridad a que el consumidor facture o llegue a la puerta de embarque;
18. Acoge con satisfacción la ambición de la Comisión de reforzar la responsabilidad reglamentaria de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA); destaca que las consideraciones de seguridad deben estar en el centro de todos los esfuerzos para mejorar el funcionamiento y la eficiencia del mercado único europeo de la aviación, a fin de garantizar la confianza de los consumidores y la competitividad del sector de la aviación de la Unión en todo el mundo; subraya la necesidad de unas sanciones eficaces, proporcionales y disuasorias para garantizar una cultura de cumplimiento y unas normas de seguridad elevadas en todo el sector de la aviación de la Unión;
19. Recuerda que los consumidores siempre deben disponer de una vía accesible para presentar sus quejas a los operadores y para reclamar reembolsos; cree que esta vía debe ponerse a disposición de manera que no disuada a los consumidores de ejercer sus derechos y que debe señalizarse claramente a los consumidores; pide a la Comisión que coopere estrechamente con los órganos de ejecución nacionales para asegurarse de que los operadores cumplan estos requisitos;

¹ Informe Especial n.º 21/2014 del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Infraestructuras aeroportuarias financiadas por la UE: escasa rentabilidad».

20. Considera, aun reconociendo el potencial de la rápida expansión del uso de los drones, que la seguridad de los pasajeros constituye una prioridad e insta a la Comisión, por consiguiente, a que introduzca un marco adecuado para velar por el uso seguro de los drones dentro de la Unión;
21. Pide que la Comisión proporcione más información sobre las medidas que tiene previsto adoptar en relación con las páginas web de comparación de precios en el ámbito del transporte aéreo, que pueden ser perjudiciales para los consumidores si se presentan de una manera injusta en la que se dé un trato preferente sobre la base de acuerdos comerciales;
22. Reitera la necesidad de que los agentes y operadores aéreos promuevan el número de emergencia europeo, «112», en sus páginas web y en los billetes electrónicos;
23. Destaca la importancia del mantenimiento de unas normas elevadas y de un enfoque coordinado entre los Estados miembros en los ámbitos relacionados con el sector de la aviación, como el turismo, el empleo, la política en materia de consumidores y el medio ambiente, en particular en relación con la reducción del ruido y con la calidad del aire.

RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Fecha de aprobación	14.7.2016
Resultado de la votación final	+: 31 -: 0 0: 2
Miembros presentes en la votación final	Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Vicky Ford, Ildikó Gáll-Pelcz, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Sergio Gutiérrez Prieto, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Jiří Maštálka, Eva Paunova, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Richard Sulík, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Suplentes presentes en la votación final	Jan Philipp Albrecht, Pascal Arimont, Kaja Kallas, Julia Reda, Ulrike Trebesius, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Gesine Meissner, Lieve Wierinck

**RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

Fecha de aprobación	26.1.2017
Resultado de la votación final	+: 32 -: 7 0: 3
Miembros presentes en la votación final	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski
Suplentes presentes en la votación final	Michael Gahler
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Dariusz Rosati