



Plenarinio posėdžio dokumentas

A8-0021/2017

2.2.2017

PRANEŠIMAS

dėl Europos aviacijos strategijos
(2016/2062(INI))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Pavel Telička

Nuomonės referentas (*):

Ole Christensen, Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas

(*) Darbo su susijusiais komitetais procedūra. Darbo tvarkos taisyklių
54 straipsnis

TURINYS

	Psl.
PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS	3
AIŠKINAMOJI DALIS	15
UŽIMTUMO IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETO NUOMONĖ	23
APLINKOS, VISUOMENĖS SVEIKATOS IR MAISTO SAUGOS KOMITETO NUOMONĖ	30
VIDAUS RINKOS IR VARTOTOJŲ APSAUGOS KOMITETO NUOMONĖ.....	35
GALUTINIO BALSAVIMO ATSAKINGAME KOMITETE REZULTATAI	40

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

dėl Europos aviacijos strategijos (2016/2062(INI))

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į 2015 m. gruodžio 7 d. Komisijos komunikatą „Europos aviacijos strategija“ (COM(2015) 0598),
- atsižvelgdamas į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 4 straipsnio 2 dalies b ir g punktus, 16 straipsnį ir VI bei X antraštinės dalis,
- atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) protokolą (Nr. 2) dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo,
- atsižvelgdamas į 2016 m. liepos 14 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę dėl „Europos aviacijos strategijos“¹,
- atsižvelgdamas į 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimą dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas,
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (2014/C 99/03),
- atsižvelgdamas į Komisijos pranešimą dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (2016/C 262/01),
- atsižvelgdamas į Komisijos reglamento (ES), kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, projektą,
- atsižvelgdamas į 2015 m. gruodžio 7 d. Komisijos pasiūlymą dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008,
- atsižvelgdamas į 2015 m. birželio 4 d. Briuselyje vykusios aukšto lygio konferencijos „Transporto socialinė darbotvarkė“ išvadas²,
- atsižvelgdamas į savo 2016 m. vasario 4 d. rezoliuciją dėl ypatingos salų padėties³,
- atsižvelgdamas į 2016 m. vykusios 39-osios Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) asamblėjos rezultatus,

¹ EESRK, AC TEN/581.

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

³ Priimti tekstai, P8_TA(2016)0049.

- atsižvelgdamas į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo,
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. lapkričio 11 d. rezoliuciją dėl aviacijos¹,
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. spalio 29 d. rezoliuciją dėl reikiamos radijo dažnių juostos skyrimo 2015 m. lapkričio 2–27 d. Ženevoje vyksiančioje Pasaulinėje radijo ryšio konferencijoje (WRC-15) palydovinės technologijos plėtojimo ateityje rėmimo tikslais, siekiant, kad veiktų pasaulinės skrydžių sekimo sistemos²,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. birželio 7 d. rezoliuciją dėl tarptautinių oro susisiekimą susitarimų pagal Lisabonos sutartį³,
- atsižvelgdamas į savo 2007 m. balandžio 25 d. rezoliuciją dėl Europos bendrosios aviacijos erdvės sukūrimo⁴,
- atsižvelgdamas į 2014 m. kovo 12 d. per pirmąją svarstymą priimtą savo poziciją dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo (nauja redakcija)⁵,
- atsižvelgdamas į 2014 m. kovo 12 d. per pirmąją svarstymą priimtą savo poziciją dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamento (EB) Nr. 216/2008 nuostatos dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų⁶,
- atsižvelgdamas į 2014 m. vasario 5 d. per pirmąją svarstymą priimtą savo poziciją dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru⁷,
- atsižvelgdamas į 2012 m. gruodžio 12 d. per pirmąją svarstymą priimtą savo poziciją dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl laiko tarpinių paskirstymo Europos Sąjungos oro uostuose bendrųjų taisyklių (nauja redakcija)⁸,
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. spalio 29 d. rezoliuciją dėl nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų, paprastai vadinamų bepiločiais orlaiviais, saugaus naudojimo civilinės aviacijos srityje⁹,
- atsižvelgdamas į savo 2013 m. liepos 2 d. rezoliuciją dėl pasirengimo spręsti būsimus

¹ Priimti tekstai, P8_TA(2015)0394.

² Priimti tekstai, P8_TA(2015)0392.

³ Priimti tekstai, P7_TA(2011)0251.

⁴ Priimti tekstai, P6_TA(2007)0153.

⁵ Priimti tekstai, P7_TA(2014)0220.

⁶ Priimti tekstai, P7_TA(2014)0221.

⁷ Priimti tekstai, P7_TA(2014)0092.

⁸ Priimti tekstai, P7_TA(2012)0495.

⁹ Priimti tekstai, P8_TA(2015)0390.

ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius¹,

- atsižvelgdamas į 2012 m. sausio 20–21 d. Schipholio oro uoste (Nyderlandai) įvykusio Europos aukščiausiojo lygio susitikimo aviacijos klausimais išvadas²,
 - atsižvelgdamas į 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagos konvenciją,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Užimtumo ir socialinių reikalų komiteto, Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto bei Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komiteto nuomones (A8-0021/2017),
- A. kadangi pagrindinis ES transporto politikos tikslas – tenkinti ES piliečių ir įmonių interesus, užtikrinant vis geresnes susisiekimo galimybes, aukščiausią saugos ir saugumo lygį ir rinkas be kliūčių;
- B. kadangi siekiant skatinti oro transporto sektoriaus konkurencingumą pagrindinis tikslas ir toliau turėtų būti griežtų saugos standartų išsaugojimas;
- C. kadangi ES bendroji aviacijos rinka yra sėkmingiausias oro transporto regioninio liberalizavimo, kuris – atsiradus daugiau galimybių keliauti Europoje ir už jos ribų bei sumažėjus kainoms – svariai prisidėjo prie precedento neturinčio masto oro susisiekimo, pavyzdys; kadangi aviacijos sektorius yra esminė Europos transporto tinklo dalis, būtina siekiant užtikrinti susisiekimą ir teritorinę sanglaudą ES viduje ir visame pasaulyje; kadangi dėl savo nutolusios ir izoliuotos padėties atokiausi regionai, kitaip nei labiau centre esantys ir gerai integruoti regionai, neturi kitų nei oro transportas susisiekimo galimybių; kadangi remiant oro jungčių plėtojamą turėtų būti siekiama ne tik plėsti maršrutų tinklą, bet ir užtikrinti tinkamą jungčių kokybę: skrydžių dažnumą, tinklo aprėptį ir tvarkaraščių patogumą;
- D. kadangi aviacijos sektorius yra dauginamąjį poveikį ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui turintis veiksnys ir svarbus ES ekonomikos ramstis, skatinantis inovacijas, prekybą ir kokybiškų darbo vietų kūrimą, o tai turi didelį tiesioginį ir netiesioginį poveikį piliečiams; kadangi intensyvėjant oro eismui ir didėjant skrydžių maršrutų prieinamumui ir įvairovei yra skatinamas ekonomikos augimas – tai patvirtina, jog oro transportas veikia kaip ekonomikos vystymosi skatinamasis veiksnys; kadangi regioniniams ir vietos oro uostams taip pat tenka svarbus vaidmuo užtikrinant regionų vystymąsi didinant jų konkurencingumą ir sudarant sąlygas turizmui;
- E. kadangi oro transportas, oro uostai ir susijusi gamybos pramonė sukuria 4,7 mln. darbo vietų Europos Sąjungoje (1,9 mln. darbo vietų tiesiogiai ir 2,8 mln. – netiesiogiai); kadangi dar 917 000 darbo vietų kituose pasaulio ekonomikos sektoriuose yra remiamos Europos aviacijos pramonės; kadangi dėl mobilaus ir tarpvalstybinio aviacijos pobūdžio sunku nustatyti socialinius pažeidimus ir darbo standartų netaikymą ir tai reiškia, kad šių problemų neįmanoma spręsti tik nacionaliniu lygmeniu; kadangi pastarojo meto TDO tyrimai rodo, kad aviacijos sektoriuje prastėja darbo sąlygos; kadangi didesnė

¹ Priimti tekstai, P7_TA(2013)0290.

² <https://english.eu2016.nl/documents/reports/2016/01/20/report-aviation-summit-2016>

sutarčių įvairovė gali suteikti daugiau lankstumo, tačiau ja taip pat gali būti naudojamos pasirenkant patogesnes taisykles siekiant išvengti socialinio draudimo įmokų;

- F. kadangi nepakankamas ES teisės aktų įgyvendinimas ir Tarybos politinės valios nebuvimas trukdo aviacijos sektoriui išnaudoti visą savo potencialą, taigi kenkia jo konkurencingumui ir dėl to padidėja išlaidos įmonėms, keleiviams ir ekonomikai;
 - G. kadangi sektoriuje, grindžiamame technologijomis, moksliniais tyrimais ir inovacijomis, kuriems reikalingos didelės investicijos ir išvystyta infrastruktūra, strategijos sėkmė priklauso nuo jos gebėjimo patvirtinti ilgalaikę viziją ir tinkamai suplanuoti investicijas bei visapusiškai atsižvelgti į visas transporto rūšis;
 - H. kadangi dėl diegiamų priemonių šiltnaminio efektą sukeliančių dujų kiekiui mažinti oro transportas atlieka svarbų vaidmenį įgyvendinant ES tikslus klimato srityje;
 - I. kadangi nepaisant to, kad kuriant Bendrą Europos dangų numatyta sukurti funkcinis oro erdvės blokus, šiuo metu labai vėluojama juos įgyvendinti; kadangi dėl to, remiantis Komisijos apskaičiavimais, per metus patiriami apie 5 mlrd. eurų nuostoliai, nes nėra pažangos šioje srityje;
 - J. kadangi saugumas yra vienas iš labiausiai tiesioginių iššūkių, su kuriais susiduria aviacijos sektorius;
1. palankiai vertina Komisijos komunikatą „Europos aviacijos strategija“ ir jos pastangas nustatyti šio sektoriaus skatinimo šaltinius, surandant naujų rinkos galimybių ir šalinant kliūtis, ir jos pasiūlymus dėl to, kaip įveikti naujus iššūkius ir jiems pasirengti remiantis bendra Europos vizija, sukuriant šiuolaikines reglamentavimo sistemas; mano, kad, atsižvelgiant į ilgalaikę perspektyvą, reikėtų toliau laikytis holistinio ir plataus užmojo požiūrio, kad būtų galima suteikti reikiamą impulsą tvariai ir konkurencingai Europos aviacijos pramonei;
 2. mano, kad sauga yra pagrindinis Europos aviacijos strategijos principas ir kad ją būtina nuolat toliau gerinti; todėl palankiai vertina EASA (Europos aviacijos saugos agentūros) pagrindinio reglamento (Reglamentas (EB) Nr. 216/2008) persvarstymą siekiant užtikrinti aukščiausio lygio saugą aviacijos sektoriuje; atsižvelgdamas į tai, ragina Komisiją ir Tarybą skirti EASA pakankamai išteklių ir darbuotojų, kad būtų užtikrinti aukšti saugos standartai ir sustiprintas jos vaidmuo tarptautinėje arenoje;
 3. primygtinai ragina Tarybą ir valstybes nares pagaliau padaryti skubią pažangą svarstant kitus svarbius dokumentų rinkinius, kurie šiuo metu yra atsidūrę aklavietėje, pavyzdžiui, Bendro Europos dangaus įgyvendinimo reglamento (BED2+) naują redakciją, taip pat persvarstant Laiko tarpsnių reglamentą ir Keleivių teisių reglamentus; ragina Komisiją persvarstyti šiuo metu vykdomas iniciatyvas ir pasiūlyti perspektyvias alternatyvas siekiant pašalinti aviacijos sektoriaus trūkumus, kuriuos nulėmė vėluojantis ir nepakankamas ES teisės aktų, pvz., Bendro Europos dangaus (BED) sistemos, įgyvendinimas; pabrėžia, kad, norint užtikrinti teisinį aiškumą ir tikrumą, gairių paskelbimas, nors ir yra naudingas, negali pakeisti tinkamos šiuo metu galiojančių reglamentų peržiūros;
 4. pabrėžia, kad aviacijos srities dokumentais, kuriuos Taryba blokuoja, siekiama suteikti

ES didesnę teisinį tikrumą ir sukurti tvirtesnę oro transporto keleivių teisių apsaugos sistemą, užtikrinti veiksmingesnę ir racialesnę ES oro erdvės naudojimą ir pagerinti nuostatas, įgyvendinančias Bendrą Europos dangų – tai esminiai Aviacijos strategijos įgyvendinimo elementai; ragina Tarybą imtis veiksmų, kad derantis dėl šių dokumentų būtų pasistūmėta pirmyn;

Tarptautinis Aviacijos strategijos aspektas

5. teigiamai vertina Komisijos pasiūlymą persvarstyti Reglamentą Nr. 868/2004 dėl apsaugos nuo nesąžiningos dabartinės praktikos, pvz., nepriimtinos valstybės pagalbos, kuri nėra nei tinkama, nei veiksminga, tokiu būdu atkreipiant dėmesį į didelį susirūpinimą keliančius klausimus dėl galimo konkurencijos iškraipymo pagal Europos taisykles; tačiau pabrėžia, kad nei protekcionizmo tendencija, kuri yra nepriimtina, nei priemonės sąžiningai konkurencijai užtikrinti pačios savaime negarantuos ES aviacijos sektoriaus konkurencingumo;
6. mano, kad Europos aviacijos sektorius, nors ir patiria vis didesnę naujų konkurentų spaudimą – daugelis jų oro transportą pavertė strategine tarptautinės plėtros priemone, gali įsitvirtinti konkurencingoje pasaulinėje aplinkoje toliau naudodamas ir plėtodamas tokius savo pajėgumus, kaip aukšti saugos ir saugumo standartai, EASA vaidmuo, geografinės padėties nustatymas, novatoriška pramonė ir socialiniai bei aplinkosaugos tikslai; tvirtai mano, kad konkurencija iš trečiųjų šalių, jeigu ji sąžininga, turėtų būti vertinama kaip galimybė toliau plėtoti novatorišką Europos aviacijos modelį, kuris pajėgtų unikaliai ir konkurencingai reaguoti į konkurentų specifiką;
7. mano, kad galimybė pritraukti užsienio investicijas yra svarbi ES oro transporto bendrovių konkurencingumui ir ji neturėtų būti varžoma; todėl palankiai vertina Komisijos ketinimą parengti gaires, kuriose būtų aiškiau išdėstytos nuosavybės ir kontrolės taisyklės, kaip nustatyta Reglamente (EB) Nr. 10008/2008, ypač atkreipiant dėmesį į „faktiškos kontrolės“ kriterijus, kad būtų užtikrintas tų taisyklių veiksmingumas;
8. teigiamai vertina iniciatyvą ES lygmeniu derėtis dėl oro transporto susitarimų ir dvišalių aviacijos saugos susitarimų su trečiosiomis šalimis, kurios atstovauja besiformuojančioms ir strateginėms rinkoms (su Kinija, Japonija, ASEAN, Turkija, Kataru, JAE, Armėnija, Meksika, Bahreinu, Kuveitu, Omanu ir Saudo Arabija), ir ragina užtikrinti, kad derybos vyktų greitai ir konstruktyviai; primena, kad naujus susitarimus turėtų tinkamai įgyvendinti ir vykdyti visos susitarimo šalys, į juos taip pat turėtų būti įtraukta sąžiningos konkurencijos nuostata remiantis tarptautiniais standartais (ICAO, TDO); ragina Komisiją ir Tarybą, remiantis SESV 218 straipsniu, visapusiškai įtraukti Parlamentą visais derybų etapais;
9. ragina Komisiją padaryti, kad derybos dėl oro susisiektimo susitarimų su trečiosiomis šalimis taptų priklausomos nuo aukštų saugos standartų, tinkamų darbo ir socialinių standartų laikymosi bei dalyvavimo įgyvendinant rinką grindžiamą kovos su klimato kaita priemonę, susijusią su oro transporto išmetamais teršalais, ir ragina oro susisiektimo susitarimuose užtikrinti vienodas galimybes patekti į rinką, vienodas sąlygas nuosavybės srityje ir vienodas abipusiškumu grindžiamas veiklos sąlygas;

10. ragina Komisiją sparčiai užbaigti vykstančias derybas ir ateityje inicijuoti naujus aviacijos srities dialogus su strateginiais aviacijos partneriais; pabrėžia, kad oro susisiekimo paslaugų susitarimai taip pat prisideda skatinant technologijų pažangą ir įgyvendinant bei stiprinant kitų sričių ES politiką, pvz., kaimynystės politiką;

ES bendros aviacijos rinkos konsolidavimas

11. primena, kad oro erdvė taip pat yra ES bendrosios rinkos dalis ir kad bet koks susiskaidymas dėl neveiksmingo jos naudojimo ir skirtingos nacionalinės praktikos (susijusios, pvz., su veiklos procedūromis, mokesčiais, rinkliavomis ir kt.) ne tik neigiamai veikia likusią rinką ir kenkia ES konkurencingumui, bet ir lemia ilgesnį skrydžių laiką, vėlavimą, didesnes kuro sąnaudas ir didesnį išmetamą CO₂ kiekį;
12. pažymi, kad Reglamento Nr. 551/2004 3 straipsnyje numatyta, nepažeidžiant valstybių narių suverenios teisės į jų oro erdvę, įsteigti bendrą Europos viršutinį skrydžių informacijos regioną (EVIR), ir ragina Komisiją tai įgyvendinti, nes tai padės išspręsti regioninių susigrūdimų problemą ir užtikrinti oro susisiekimo paslaugų tęstinumą intensyviausiai naudojamose oro erdvės dalyse esant nenumatytoms sąlygoms ar oro eismo trikdžiams; mano, kad EVIR leis palaipsniui sukurti Transeuropinį dangaus greitkelį, o tai būtų dar vienas žingsnis užbaigiant kurti Bendrą Europos dangų ir užtikrinant ekonomiškai efektyvų ES oro erdvės valdymą; palankiai vertina jau padarytą pažangą oro eismo valdymo srityje siekiant padidinti efektyvumą ir sumažinti sąnaudas bei išmetamų teršalų kiekį, visų pirma tinklo valdytojo pastangomis, ir ragina valstybes nares daugiau nedelsiant baigti kurti funkcinius oro erdvės blokus, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos tolesnei pažangai įgyvendinant Bendro Europos dangaus tikslus;
13. tvirtai tiki, kad aviacijos sektorius turėtų visapusiškai naudotis Europos palydovinio ryšio technologijomis, pvz., Europos geostacionarine navigacine tinklo sistema (EGNOS) ir Europos palydovinės navigacijos sistema (GALILEO), nes jos sudaro sąlygas taikyti saugesnes ir veiksmingesnes navigacijos ir artėjimo tūpti procedūras bei kartu leidžia visapusiškai plėtoti Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programą (SESAR); todėl primygtinai teigia, kad šios technologijos turi būti plačiu mastu įgyvendinamos; atkreipia dėmesį į tai, jog siekiant užtikrinti tinkamą programos SESAR plėtojimą ir visuotinį sąveikumą, jai įgyvendinti turėtų būti skiriamas specialus ir plataus užmojo biudžetas, o ne naudojamas Europos infrastruktūros tinklų (EITP) priemonės biudžetas;
14. atkreipia dėmesį į oro eismo intensyvumą, kuris šiuo metu yra didelis ir, kaip prognozuojama, ateinančiais metais dar padidės, ir į Europos oro uostų ribotus pajėgumus iki 2035 m. aptarnauti maždaug 2 mln. skrydžių; pabrėžia, kad tam bus reikalingas koordinuotas ir efektyvus oro uostų ir oro erdvės pajėgumų naudojimas, kad būtų sumažintos spūstys;
15. pabrėžia, kad aviacijos sektorius yra nepaprastai svarbus ekonomikos augimui, darbo vietų kūrimui ir turizmo plėtrai; pabrėžia, kad mažiems ir regioniniams oro uostams tenka itin svarbus vaidmuo skatinant sujungiamumą, teritorinę sanglaudą, socialinę įtrauktį ir ekonomikos augimą, ypač atokiausiuose regionuose ir salose; todėl mano, kad būtinas strateginis Europos oro uostų sistemos planavimas, kurį vykdant būtų Europos lygmeniu nustatomi esami pajėgumai, numatomi poreikiai, esamos kliūtys ir būsimos infrastruktūros reikmės ir būtų išlaikyta ES piliečių galimybė naudotis aviacijos

paslaugomis;

16. pripažįsta, kad šiuo metu ES esama didelių susisiekimo spragų, kurios pasižymi mažesniu oro jungčių skaičiumi tam tikruose Sąjungose regionuose, ir kad svarbus regioninis susisiekimas (įskaitant TEN-T tinklams nepriklausančias vietas); ragina Komisiją toliau stebėti oro jungtis Europos Sąjungoje ir imtis priemonių šioje srityje;
17. mano, kad daugelį augimą itin stabdančių veiksnių, tiek ore, tiek ant žemės (pvz., susijusių su nepakankamu pajėgumu, nepakankamai arba pernelyg išnaudojama infrastruktūra, skirtingais oro navigacijos paslaugų teikėjais ar ribotomis investicijomis), taip pat oro susisiekimo įvairiuose ES regionuose spragų galima įveikti pasinaudojant susisiekimo visais lygmenimis (nacionaliniu, Europos ir tarptautiniu) galimybėmis kaip vienu iš pagrindinių rodiklių vertinant ir planuojant veiksmus šiame sektoriuje;
18. mano, kad susisiekimo galimybės neturėtų apsiriboti vien tik oro transporto paslaugų skaičiumi, dažniu ir kokybe, bet taip pat turėtų būti vertinamos atsižvelgiant į integruotą modernų transporto tinklą ir turėtų apimti kitus kriterijus, pavyzdžiui, laiką, teritorinį tęstinumą, didesnę tinklo integraciją, prieinamumą, alternatyvaus transporto galimybes, įperkumą ir aplinkosaugos sąnaudas, kad būtų atspindėta tikroji maršruto pridėtinė vertė; todėl ragina Komisiją išnagrinėti galimybę parengti ES rodiklį, pagrįstą kitais turimais indeksais ir Eurokontrolės bei Oro uostų stebėjimo centro jau atliktu tiriamuoju darbu;
19. mano, kad toks susisiekimo galimybių indeksas, kuris, be kita ko, apimtų teigiamą sąnaudų ir naudos analizę, oro jungtis turėtų vertinti laikantis plataus požiūrio, kartu nedarant poveikio ES teritorinės sanglaudos, kurią sustiprins būsimos aiškinamosios Viešųjų paslaugų įsipareigojimų taisyklių gairės, tikslui; pabrėžia, kad šis indeksas gali būti naudingas bendram strateginiam planavimui atskiriant ekonomiškai perspektyvias galimybes nuo nepelningų projektų, kad būtų išvengta mokesčių mokėtojų pinigų švaistymo, siekiant, be kita ko, prioritetą teikti pelningai oro uostų, įskaitant oro uostų grupes ar tinklus, specializacijai, vengti vadinamųjų oro uostų vaiduoklių atsiradimo ir užtikrinti efektyvų oro uostų pajėgumų ir oro erdvės naudojimą, taip pat nustatant įvairiarūšio vežimo, ekonomiškai efektyvius ir tvarius sprendimus;
20. mano, kad reikėtų išnaudoti visų be išimties transporto rūšių papildomumo privalumus, kad būtų pagerintas judumas ir sukurtas atsparus transporto tinklas, atsižvelgiant į naudotojų – tiek keleivinio, tiek krovinio transporto – interesus; atkreipia dėmesį į tai, kad įvairiarūšis vežimas, sudarant sąlygas perėjimui prie kitų transporto rūšių, yra vienintelis būdas užtikrinti dinamišką ir tvarią konkurencingo ES aviacijos sektoriaus plėtrą; pabrėžia, kad įvairiarūšis vežimas suteikia galimybę efektyviau naudoti infrastruktūrą plečiant oro uostų aptarnaujamas teritorijas, į jas atsižvelgiant ir vengiant jų dubliavimosi, o tai taip pat atlaisvintų laiko tarpsnius ir prisidėtų kuriant palankią aplinką prekybai, turizmui ir krovinių vežimo operacijoms; pripažįsta sėkmingus rezultatus, pasiektus integruojant geležinkelio ir oro infrastruktūrą, ir ragina toliau siekti pažangos šioje srityje;
21. dar kartą pakartoja, kad TEN-T koridoriai yra daugiarūšio vežimo galimybių plėtros pagrindas, o oro uostai yra pagrindiniai centrai; apgailestauja dėl to, kad daugiarūšio vežimo iniciatyvos visoje Europoje išlieka fragmentiškos ir jų skaičius ribotas; pabrėžia,

kad reikia sukurti greitas, veiksmingas ir naudotojams patogias jungtis tarp viešojo transporto tinklų ir oro uosto infrastruktūros; ragina ir Komisiją, ir valstybes nares teikti didesnę prioritetą daugiaryšio vežimo tikslo įgyvendinimui TEN-T koridoriuose, kartu šalinant kliūtis; ragina Komisiją nedelsiant pateikti pasiūlymą dėl daugiaryšio ir sąveikaus vežimo koncepcijos, visapusiškai integruojant aviacijos sektorių, ir ragina valstybes nares geriau išnaudoti turimas finansines priemones įvairiaryšio transporto jungtims remti;

22. mano, kad siekiant padidinti įvairiaryšio transporto patrauklumą visoje Europoje, reikėtų pasiūlyti visiems keleiviams (įskaitant riboto judumo asmenis) prieinamus sprendimus, informaciją realiuoju laiku ir integruotąsias paslaugas (pvz., integruotas bilietų pardavimo sistemas); atkreipia dėmesį į tai, kad ES finansuojami projektai patvirtino, jog techniškai įmanoma plėtoti daugiaryšio transporto informacijos ir bilietų pardavimo sistemas; todėl ragina Komisiją remti, kad tokios sistemos iš tikrųjų būtų pasiūlytos keleiviams visoje ES;
23. mano, kad transporto operatoriai ir paslaugų teikėjai įsipareigos surasti su įvairiaryšiu ir daugiaryšiu vežimu susijusius sprendimus, jei, taikant ES reguliavimo sistemą, bus užtikrintas aiškumas ir teisinis tikrumas keleivių teisių, atsakomybės, vėlavimo ir atšaukimo, saugumo patikrinimo, atvirųjų duomenų ir keitimosi duomenimis standartų srityse; ragina Komisiją imtis veiksmų šioje srityje;
24. pažymi, kad tiek viešojo, tiek privačiojo sektoriaus finansavimas aviacijos sektoriuje yra itin svarbūs siekiant užtikrinti teritorinę sanglaudą, skatinti inovacijas ir išlaikyti arba atkurti Europos pramonės pirmavimą; primena, kad bet koks finansavimas turi atitikti ES valstybės pagalbos gaires ir konkurencijos teisės aktus; pabrėžia, kad teikiant viešąją paramą reikia užtikrinti, kad investicijos būtų veiksmingos ir tikslingos;
25. ragina Komisiją ir valstybes nares, remiantis Komisijos komunikatu „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (2014/C 99/03) ir Komisijos komunikatu dėl valstybės pagalbos pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį (2016/C 262/01), išlaikyti ilgalaikę strategiją, pagal kurią būtų sprendžiamas, viena vertus, nepelningų oro uostų pertekliaus regionuose, kuriuose yra kitų transporto rūšių, klausimas, ir, kita vertus, klausimas dėl antraeilių oro uostų indėlio skatinant ES regionų plėtrą, konkurencingumą ir integraciją;
26. pažymi palankios reguliavimo sistemos svarbą oro uostams siekiant pritraukti ir sutelkti privačiąsias investicijas; mano, kad Komisijos atliktas Oro uostų mokesčių direktyvos vertinimas, taip pat veiksmingos konsultacijos su oro transporto bendrovėmis ir oro uostais, turėtų padėti išaiškinti, ar dabartinės nuostatos yra veiksminga priemonė siekiant skatinti konkurenciją, kad būtų panaikinta piktnaudžiavimo monopolio galia rizika, bei remti Europos vartotojų interesus ir skatinti konkurenciją, ar reikia reformos; pripažįsta su aviacija nesusijusių pajamų poveikį oro uostų komerciniam gyvybingumui;
27. pažymi, kad savo 2015 m. gruodžio mėn. paskelbtoje Aviacijos strategijoje Komisija paskelbė Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl antžeminių paslaugų ES oro uostuose vertinimą; pritaria tam, kad antžeminės paslaugos būtų įtrauktos į Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) aprėptį, siekiant apimti visą aviacijos saugos grandinę;

Aviacijos strategija: žvilgsnis į ateitį

28. laikosi nuomonės, kad visa aviacijos vertės grandinė gali tapti strateginiu sektoriumi investicijoms, kurį reikėtų toliau išnaudoti nustatant ilgalaikius tikslus ir teikiant paskatas pažangioms iniciatyvoms, atitinkančioms šiuos tikslus, kaip antai ekologiškesniems oro uostams arba orlaiviams, triukšmo mažinimui, jungtims tarp oro uosto pastatų ir viešojo transporto; ragina Komisiją ir valstybes nares nagrinėti papildomas priemones tokioms iniciatyvoms skatinti, be kita ko, veiksmingai pasinaudojant Europos strateginių investicijų fondu (ESIF), taip pat toliau skatinti ir finansuoti tokias programas kaip „Švarus dangus“ ir SESAR; pabrėžia, kad aeronautikos pramonė smarkiai prisideda prie konkurencingumo ES aviacijos sektoriuje skatinimo, taip pat labai padeda propaguoti švaresnes technologijas ir remia programos SESAR plėtojimą;
29. atkreipia dėmesį į aviacijos sektoriuje išmetamą CO₂ kiekį; pabrėžia, kad jau imtasi ir dar bus imamasi įvairių veiksmų siekiant sumažinti išmetamą CO₂ ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, tiek techninėmis priemonėmis – kuriant alternatyvius degalus ir efektyviau energiją vartojančius orlaivius, tiek politinėmis priemonėmis – laikantis tarptautinių susitarimų; palankiai vertina susitarimą, kurį 2016 m. spalio 6 d. pasiekė Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO), taikant pasauline rinka grindžiamą priemonę (angl. „Global Market-Based Measure, GMBM“) sumažinti tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų kiekį, ir 65 valstybių priimtą įsipareigojimą dalyvauti įgyvendinant savanorišką etapą iki 2027 m., o tai reiškia, kad 80 proc. išmetamų teršalų, viršijančių 2020 m. lygį, pagal šią sistemą bus kompensuota iki 2035 m.; primena, kad svarbu po 2016 m. gruodžio 31 d. išlaikyti pagal apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ATLPS) suteiktą leidžiančią nukrypti nuostatą išmetamiesiems teršalams, kurie išmetami vykdant skrydžius į aerodromą, esantį viename iš atokiausių regionų, kaip apibrėžta SESV 349 straipsnyje, arba iš jo; palankiai vertina Komisijos ketinimą persvarstyti ES priemones, skirtas aviacijos išmetamam CO₂ kiekiui sumažinti, atsižvelgiant į šį susitarimą;
30. mano, kad, atsižvelgiant, be kita ko, į Komisijos žiedinės ekonomikos dokumentų rinkinį, turėtų būti skatinamos tolesnės iniciatyvos, kuriomis siekiama padidinti aplinkos apsaugos pajėgumus ir sumažinti su einamąja veikla susijusius teršalų išmetimą bei triukšmą, sklindančius iš oro uostų, į juos ar jų viduje, pavyzdžiui, užtikrinant, kad būtų naudojami iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminti degalai (pvz., biodegalai), sukuriant veiksmingas sertifikuoto aplinkai nekenksmingo orlaivių perdirstymo, ardymo ir pakartotinio naudojimo sistemas, propaguojant „žaliuosius oro uostus“ ir „žaliuosius kelius į oro uostus“, taip pat užtikrinant veiksmingiausią logistikos valdymą;
31. ragina rinkti geriausios išmetamo teršalų kiekio mažinimo praktikos aviacijos sektoriuje pavyzdžius ir juos skleisti, turint omenyje tai, kad aukšti aplinkos apsaugos standartai turi būti išlaikyti ir palaipsniui stiprinami siekiant užtikrinti tvarų aviacijos vystymąsi;
32. ragina Komisiją ir valstybes nares griežtai kontroliuoti naujas procedūras, galiojančias nuo 2016 m. birželio mėn., kuriomis siekiama sumažinti triukšmą ir itin smulkių dalelių išmetimus, susidarantiems dujose, kurias orlaiviai išmeta pakildami iš oro uostų, esančių netoli miestų ir tankiai apgyventų centrų, siekiant pagerinti gyvenimo kokybę ir ypač oro kokybę;

33. pripažįsta, kad dėl saugumo priemonių patiriamos didelės išlaidos; pabrėžia, kad saugumo, įskaitant kibernetinį saugumą, problemų, su kuriomis susiduria aviacijos sektorius, ateityje daugės, todėl reikia nedelsiant pereiti prie labiau rizika ir žvalgybos informacija grindžiamo požiūrio ir reaktyvios saugumo sistemos, kuri pagerintų oro uostų įrenginių saugumą ir sudarytų sąlygas prisitaikyti prie kintančių grėsmių, kad nereiktų nuolat reaguoti naujomis priemonėmis arba tik perkelti riziką jos nesumažinant;
34. palankiai vertina Komisijos pasiūlymą dėl ES aviacijos saugumo tikrinimo įrangos sertifikavimo sistemos; primygtinai pakartoja, kad reikia nuosekliai įgyvendinti esamas taisykles dėl darbuotojų įdarbinimo ir mokymo; ragina Komisiją apsvarstyti galimybę toliau plėtoti vieno langelio saugumo koncepciją ir sukurti ES išankstinio patikrinimo sistemą, pagal kurią iš anksto užsiregistravusiems keliaujantiems ES piliečiams saugumo patikrinimas būtų atliekamas efektyvesniu būdu; primygtinai ragina valstybes nares įsipareigoti sistemingai keistis žvalgybos informacija ir dalytis geriausia praktika oro uosto saugumo sistemų srityje;
35. atkreipia dėmesį į aukšto lygio darbo grupės ataskaitą dėl konfliktų zonų ir ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinti, kad šios ataskaitos rekomendacijos būtų įgyvendintos, įskaitant rekomendaciją dalytis informacija, kad būtų užtikrinta ES rizikos vertinimo plėtra ir plėtojama galimybė greitai keistis informacija; taip pat pabrėžia, kad būtina ir toliau spręsti klausimus, susijusius su saugumo problemomis, kylančiomis dėl nebendradarbiaujančių šalių karinių skrydžių su išjungtais atsakikliais;
36. mano, kad inovacijos yra būtina konkurencingos Europos aviacijos pramonės sąlyga; pažymi, kad, palyginti su kitomis transporto rūšimis, aviacijos sektorius jau gerokai pirmauja pagal naudojimąsi skaitmeninimo, informacinių ir ryšių technologijų bei atvirųjų duomenų teikiama nauda, ir ragina šį sektorių toliau imtis iniciatyvos šiame procese, tuo pat metu užtikrinant sąžiningą konkurenciją, sistemų sąveikumą, neutralumą ir prieigos prie aiškios ir glaustos informacijos skaidrumą visiems vartotojams, pvz., vartotojams, kurie rezervuoja visą kelionę, arba krovininių vežimo bendrovėms, susijusioms su krovininio oro transporto veikla; palankiai vertina Komisijos pasiūlymą dėl aviacijos didžiųjų duomenų projekto ir prašo paaiškinti, kaip jis bus įgyvendinamas;
37. primena 2013 m. visoje Sąjungoje Komisijos ir nacionalinių vykdymo užtikrinimo institucijų atliktą kelionių paslaugų svetainių patikrinimo akciją; pažymi, kad ši patikrinimo akcija atskleidė didelių problemų daugiau kaip dviejuose trečdaliuose patikrintų svetainių; ragina Komisiją išsamiau pranešti apie pasiektą pažangą užtikrinant kelionių svetainių atitiktį ES teisės aktams ir apie ateities planus dėl vykdymo užtikrinimo šioje srityje, nepriklausomai nuo to, ar lėktuvo bilietai parduodami internete ar įprastu būdu; primena, kad vartotojai visada turi turėti galimybę pateikti skundą prekiautojams ir reikalauti grąžinamosios išmokos; mano, kad galimybė turėtų būti tokia, kad neatgrasytų vartotojų naudotis savo teisėmis ir turėtų būti aiškiai nurodyta vartotojams; ragina Komisiją glaudžiai bendradarbiauti su nacionalinėmis vykdymo užtikrinimo institucijomis siekiant užtikrinti, kad prekiautojai laikytųsi šių reikalavimų;
38. palankiai vertina inovacijas ir ekonominę plėtrą, kurias gali skatinti tolesnis nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų (RPAS) civilinio naudojimo plėtojimas; pažymi, kad

nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų rinka sparčiai auga ir kad tokie orlaiviai vis plačiau naudojami privačioms reikmėms, komercinėje veikloje ir viešosios valdžios institucijoms vykdant savo užduotis; pabrėžia, kad būtina kuo greičiau priimti aiškią, proporcingą, suderintą ir rizika grindžiamą reglamentavimo sistemą dėl nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų, kad būtų skatinamos investicijos ir inovacijos šiame sektoriuje ir visapusiškai išnaudotas jo didžiulis potencialas, tuo pačiu išlaikant kuo aukštesnius saugos standartus;

39. primena, kad reglamentuojant aviacijos sektorių reikėtų atsižvelgti į konkrečius bendrosios aviacijos, pagal kurią numatyti asmeninio oro transporto sprendimai ir aviacijos sporto veikla, poreikius;

Aviacijos strategijos socialinė darbotvarkė

Pagrindinė buvimo vieta

40. pripažįsta, jog būtina patikslinti „pagrindinės buvimo vietos“ kriterijų ir „pagrindinės verslo vietos“ apibrėžtį siekiant užtikrinti, kad šios sąvokos būtų taikomos vienodai, ir veiksmingai užkirsti kelią patogios valstybės vėliavos naudojimo ir palankesnių taisyklių ieškojimo praktikai; primena, kad viena iš pagrindinių EASA pareigų – išduoti oro vežėjo pažymėjimus ir leidimus trečiųjų šalių vežėjams, siekiant užtikrinti saugą ir prisidėti prie darbo sąlygų gerinimo;

Sauga

41. ragina EASA ir valstybes nares toliau tikrinti naujus verslo ir įdarbinimo modelius, siekiant užtikrinti aviacijos saugą, ir ragina Komisiją reglamentuoti tais atvejais, kai tai yra būtina; pažymi, kad ypatingą dėmesį reikėtų skirti, be kita ko, nefiksuoto darbo laiko sutartims, „mokėk ir skrisk“ schemoms, fiktyviam savarankiškam darbui ir įgulos narių iš trečiųjų šalių padėčiai ES registruotuose lėktuvuose; atkreipia dėmesį į reglamento dėl pranešimų apie aviacijos įvykius ir „teisingumo kultūros“ (angl. „just culture“) svarbą siekiant griežtinti ir gerinti saugos standartus, taip pat sveikatos ir darbo sąlygas;

Mokymas

42. primena, kad kokybiškas mokymas padeda užtikrinti aviacijos saugą; pabrėžia itin svarbų EASA indėlį nustatant bendruosius mokymo ir saugos standartus pilotams, įgulos nariams ir skrydžių vadovams, be kita ko, pasitelkiant savo virtualiąją akademiją, ir ragina valstybes nares investuoti į švietimą ir mokymąsi visą gyvenimą visoje aviacijos vertės grandinėje, kadangi Europos aviacijos sėkmė labai priklauso nuo kvalifikuotų darbuotojų ir inovacijų; pripažįsta poreikį spręsti atsirandančio gebėjimų trūkumo klausimą; pabrėžia švietimo institucijų, mokslinių tyrimų centrų ir socialinių partnerių partnerystės svarbą siekiant atnaujinti mokymo programas ir užtikrinti, kad jos atspindėtų darbo rinkos poreikius;
43. ragina Komisiją ir valstybes nares sustiprinti dvilypius švietimo ir mokymo modelius aviacijos inžinerijos srityje ir išplėsti juos įtraukiant tarptautinio lygmens

bendradarbiavimą;

44. ragina Komisiją pateikti konkrečių iniciatyvų siekiant apsaugoti darbuotojų teises; ragina valstybes nares visiems aviacijos sektoriaus darbuotojams užtikrinti deramas darbo sąlygas, įskaitant sveikatos apsaugą ir saugumą darbo vietoje, nepaisant juos įdarbinusios įmonės dydžio, tipo, darbo vietos ar bazinės sutarties;
45. pažymi, kad visos Europos Sąjungoje veiklą vykdančios oro transporto bendrovės privalo laikytis visų ES ir valstybių narių socialinių ir įdarbinimo reikalavimų; atkreipia dėmesį į tai, kad esama didelių valstybių narių darbo sąlygų ir socialinės apsaugos skirtumų ir kad įmonės naudojasi įsisteigimo laisve, siekdamos sumažinti sąnaudas; ragina valstybes nares nutraukti šią kenksmingą konkurenciją; ragina Komisiją ir valstybes nares pateikti pasiūlymų dėl to, kaip neleisti neleistinai naudotis netiesioginiu įdarbinimu siekiant išvengti ES ir nacionalinės teisės aktų dėl apmokestinimo ir socialinės apsaugos aviacijos sektoriuje taikymo; ragina Komisiją ir valstybes nares užkirsti kelią piktnaudžiavimui ir socialinių ir darbo standartų nesilaikymui užtikrinant informaciją suteikiančių asmenų apsaugą, palengvinant atvirus pranešimus ir gerinant bendradarbiavimą su valstybių narių darbo inspekcijomis; ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinti, kad būtų taikoma ir tinkamai įgyvendinama darbo teisė, socialinės apsaugos teisės aktai ir kolektyvinės sutartys, taikomi atitinkamoje valstybėje narėje veikiančioms oro transporto bendrovėms;
46. pabrėžia, kad teisė steigti profesinę sąjungą ir į ją įstoti bei imtis kolektyvinių veiksmų yra pagrindinė teisė ir ji turi būti užtikrinta, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 12 straipsnyje; nepritaria jokiems mėginimams apriboti teisę streikuoti aviacijos sektoriuje; pabrėžia, kad aviacijos sektoriuje svarbu turėti stiprius ir nepriklausomus socialinius partnerius, reguliarių oficialiai įteisintą socialinį dialogą visais lygmenimis, taip pat darbuotojų dalyvavimą ir atstovavimą jiems sprendžiant su įmone susijusius klausimus; primygtinai ragina surengti tinkamą konsultacijų procesą ir vesti sustiprintą socialinį dialogą prieš rengiant bet kokias ES iniciatyvas, susijusias su aviacijos sektoriumi; palankiai vertina socialinių partnerių pastangas sudaryti susitarimą dėl darbo sąlygų ir darbuotojų socialinių teisių Europos aviacijos sektoriuje; ragina juos derėtis dėl kolektyvinių sutarčių, apimančių visus aviacijos sektoriaus segmentus, remiantis nacionalinės teisės aktais ir praktika, nes jie yra veiksminga priemonė kovojant su konkurencija dėl žemiausių socialinių, darbo ir užimtumo standartų ir užtikrinant deramą atlygį visiems darbuotojams;
47. mano, kad joks darbuotojas neturėtų abejoti dėl taikomos darbo teisės ir to, ar jis turi teisę į socialinę apsaugą; todėl atkreipia dėmesį į ypatingą itin mobilių aviacijos sektoriaus darbuotojų padėtį ir ragina geriau koordinuoti ES socialinės apsaugos sistemas; primygtinai prašo, kad poreikis išaiškinti, kurią teisę reikia taikyti mobilių aviacijos sektoriaus darbuotojų darbo sutartims ir kurie teismai yra kompetentingi, būtų įvertintas glaudžiai bendradarbiaujant su šių darbuotojų atstovais;
48. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

AIŠKINAMOJI DALIS

Dabartinis aviacijos sektorius

Šiandien ES aviacijos sektorius yra vienas iš pagrindinių Europos transporto tinklo elementų, būtinas užtikrinant piliečių ir įmonių judumą ES viduje ir už jos ribų, todėl jis yra vienas iš sėkmingiausių ES laimėjimų.

Aviacijos sektoriuje tiesiogiai įdarbinta nuo 1,4 iki 2 mln. žmonių, o apskritai jame išlaikoma nuo 4,8 iki 5,5 mln. darbo vietų ir sukuriama 110 mlrd. EUR ES BVP. Neabejotina, kad visas aviacijos sektorius yra stiprus veiksnys, skatinantis ekonomikos augimą, darbo vietų kūrimą ir prekybą ES, o jo didinamasis poveikis yra toks, kad kiekvienas oro transporto pramonėje investuotas euras sukuria beveik tris eurus pridėtinės vertės visai ekonomikai.

Per pastaruosius dvidešimt metų ES oro susisiekimo paslaugų vidaus rinkos liberalizavimas prisidėjo prie konkurencingos Europos pramonės plėtojimo, galimybių keliauti Europoje ir už jos ribų gerinimo ir kainų mažinimo. Tačiau dabar aviacijos sektorius susiduria su naujais ir vis didesniais sunkumais, be kita ko, dėl didėjančios konkurencijos iš trečiųjų šalių, iki 2035 m. numatomo pajėgumų trūkumo, saugumo ir aplinkos apsaugos problemų, taip pat dėl nuolatinio poreikio plėtoti naujas technologijas.

Komisijos pasiūlymas dėl Europos aviacijos strategijos

2015 m. gruodžio 7 d., siekdama spręsti aviacijos sektoriaus uždavinius, Komisija paskelbė komunikatą „Europos aviacijos strategija“. Komunikate siūlomi būdai, kaip skatinti Europos ekonomikos augimą, stiprinti jos pramoninę bazę ir sustiprinti ES pirmaujančią poziciją aviacijos sektoriuje pasauliniu mastu. Komisijos narė Violeta Bulc paskelbus komunikatą pareiškė, kad „*dėl jo Europos įmonės, pasinaudojusios naujomis investavimo ir verslo galimybėmis, išliks konkurencingos ir galės tvariai augti. Europos piliečiams tai taip pat bus naudinga, nes jie turės didesnę pasiūlą, kainos bus mažesnės, o saugumas – didesnis.*“. Strategijoje iškelti trys pagrindiniai prioritetai siekiant įvairių tikslų, būtent:

1. **Naudotis augančiomis rinkomis**, gerinant rinkų prieigą ir ES aviacijos sektoriaus investavimo į trečiąsias šalis galimybes. Tuo tikslu Komisija siūlo priimti plataus užmojo išorės aviacijos politiką, vykdant derybas dėl išsamių aviacijos susitarimų, į kuriuos turėtų būti įtrauktos veiksmingos sąžiningos konkurencijos nuostatos, taip pat plėtojant dvišalius aviacijos saugos susitarimus siekiant abipusio saugos sertifikatų standartų pripažinimo ir remiant prekybą orlaiviais ir kitais susijusiais gaminiais.
2. **Spręsti veiklos ore ir ant žemės plėtros ribų problemas**, mažinant pajėgumų ir veiksmingumo apribojimus, kurie trukdo šiam sektoriui tvariai augti, nulemia per didelę oro kelių apkrovą, vėlavimą, didėjančias sąnaudas, ir gerinant susisiekimą.
3. **Užtikrinti aukštus ES saugos ir saugumo standartus**, veiksmus derinant prie rizikos ir orientuojantis į veiklos rezultatus.

Atsižvelgdama į tai, Komisija nustatė, kad ES taip pat turi imtis veiksmų siekiant aktyviau vykdyti socialinę darbotvarkę, toliau ginti keleivių teises, pradėti naują inovacijų ir technologijų epochą ir prisidėti kuriant aukštus aplinkos apsaugos standartus.

Pranešėjas palankiai vertina Komisijos komunikatą ir pritaria bendram dabartinės padėties vertinimui. Jis taip pat pritaria strategijoje nustatytiems tikslams ir tikisi, kad jie bus laiku įgyvendinti remiantis orientaciniu veiksmų planu, be kita ko, pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl nesąžiningos praktikos problemų tarptautinio oro transporto sektoriuje sprendimo priemonių, aiškinamosios gairės dabartinių viešųjų paslaugų įsipareigojimus reglamentuojančių taisyklių klausimu, nuosavybės ir kontrolės gairės ir Direktyvos 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių vertinimas.

Pranešėjas taip pat palankiai vertina iniciatyvą derėtis dėl ES lygmens oro transporto susitarimų ir dvišalių aviacijos saugos susitarimų su naujoms ir strateginėms rinkoms atstovaujančiomis trečiosiomis šalimis (Kinija, Japonija, ASEAN šalimis, Turkija, Kataru, JAE, Armėnija, Meksika, Kinija, Bahreinu, Kuveitu, Omanu ir Saudo Arabija), ir tikisi, kad Komisija ir Taryba, atsižvelgdamos į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 218 straipsnį, visapusiškai įtrauks ir informuos Parlamentą visais derybų dėl tarptautinių oro susisiekimo susitarimų etapais.

Vis dėlto pranešėjas mano, kad siekiant įveikti dabartines problemas ir numatyti būsimus išbandymus reikalinga išsami ir dar ryžtingesnė Europos aviacijos strategija.

Veiksmai, kurių ėmėsi pranešėjas

Pranešėjas mano, kad šis pranešimas – tai galimybė skleisti ir toliau stiprinti Europos Parlamento siekį parengti išsamią Europos aviacijos strategiją. Todėl jis nusprendė daugiausia dėmesio skirti klausimams, kurie, pasak jo, Komisijos komunikate nebuvo iškelti arba kuriems nebuvo skirta pakankamai dėmesio. Siekiant išvengti darbo dubliavimo, į kitus svarbius teisės aktus pateikiama tik nuoroda, nes jiems arba yra taikoma Parlamento teisėkūros procedūra (pvz., EASA pagrindinio reglamento, įskaitant ES bepiločių orlaivių sistemą, persvarstymas) arba jie yra įstrigę Taryboje (pvz., Laiko tarpsnių reglamento persvarstymas, Keleivių teisių reglamento persvarstymas, Reglamento dėl Bendro Europos dangaus įgyvendinimo išdėstymas nauja redakcija).

Pranešime pateikiama keletas minčių, suformuluotų po 2016 m. gegužės mėn. įvykusios TRAN komiteto narių komandiruotės į Kanadą, kurios metu delegacijos nariai susitiko su Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO), oro transporto pramonės ir saugumo institucijų atstovais. Pranešėjo nuomone, šis pažintinis vizitas buvo ypač svarbus tuo, jog parodė, kaip naudojantis pažangiausiomis inovacijomis aviacijos sektoriuje galima įgyvendinti aplinkosaugos ir saugumo tikslus.

Siekdamas parengti šį pranešimą pranešėjas, dalyvaujant šešėliniams pranešėjams, taip pat surengė kolektyvinį svarstymą, kuriame dalyvavo atstovai iš viso aviacijos sektoriaus (žr. priedus): ES institucijų, oro transporto bendrovių, oro uostų, oro uostų regionų, pramonės, kelionės paslaugų teikėjų, keleivių ir aplinkosaugos nevyriausybinių organizacijų (NVO). Susitikimo tikslas buvo išgirsti suinteresuotųjų šalių nuomosės dėl susisiekimo galimybių rodiklio parengimo, aviacijos sektoriaus įtraukimo į daugiarūšio transporto tinklą, taip pat šio sektoriaus plėtros perspektyvas per ateinančius trisdešimt metų. Dalyviai tvirtai pareiškė, kad reikia bendrai koordinuoto ir strateginio požiūrio, grindžiamo visų transporto rūšių

papildomumu.

Pagrindiniai principai

Susisiekimo gerinimas, konkurencingumo didinimas ir į rinką orientuotos perspektyvos išsaugojimas – tai pagrindinės šio pranešimo jungiamosios gijos, kuriomis grindžiamas pranešėjo strategijos vertinimas ir visi nauji pasiūlymai, kuriuos jis pateikė.

Pranešėjo nuomone, daugelis problemų, su kuriomis susiduria aviacijos sektorius, pavyzdžiui, pajėgumo trūkumas, nepakankamas arba pernelyg intensyvus infrastruktūros naudojimas, skirtingi oro navigacijos paslaugų teikėjai (ONPT) arba nedidelės investicijos, galėtų būti sprendžiamos gerinant susisiekimo galimybes ir paverčiant susisiekimą politikos formavimo priemone.

Pranešėjas pripažįsta, kad aviacijos rinką yra labai konkurencinga tiek ES viduje, tiek visame pasaulyje. Kalbant apie Europos Sąjungą, pranešėjas palankiai vertina Komisijos ketinimą spręsti dabartinės skirtingos nacionalinės praktikos (pvz.: mokesčiai, rinkliavos ir kt.), kuri trukdo tinkamam ES bendrosios aviacijos rinkos veikimui, klausimą. Už ES ribų, pranešėjas pritaria nuomonei, kad susitarimai su trečiosiomis šalimis galėtų padėti nustatant sąžiningos konkurencijos tvarką. Tačiau jis atkreipia dėmesį į tai, kad pasaulinėje aviacijos rinkoje kai kurios valstybės turi tik joms būdingų savybių, kaip antai geografiniai privalumai arba kultūrinė ir istoriškai susiklosčiusi praktika, kurių neįmanoma kompensuoti, nepaisant to, kad jos iškreipia konkurenciją.

Be to, pranešėjas mano, kad strategijos sėkmė taip pat priklauso nuo jos gebėjimo pasiūlyti priemones ir sistemą, pagal kurią būtų atlyginamos ir skatinamos rinkoje sukurtos geriausios inovacijos, skirtos tiek keleiviams, tiek kroviniams, pavyzdžiui, naudojimasis visiškai įdiegtų IRT teikiama nauda ir veiksmingiausio logistikos valdymo visame sektoriuje užtikrinimas, taip pat gebėjimo susilaikyti nuo griežtų standartų taikymo. Laikantis į rinką orientuoto požiūrio, bet koks viešojo ar privačiojo sektoriaus finansavimas turėtų atitikti galiojančias ES valstybės pagalbos gaires ir konkurencijos teisės aktus.

Pasiūlymai

Atsižvelgdamas į tai, pranešėjas pateikė keletą pasiūlymų, kuriais siekiama prisidėti rengiant išsamią aviacijos strategiją.

– **Tolesnis Europos aviacijos modelio plėtojimas:** protekcionizmas niekada nebus tinkamas problemų sprendimo būdas, o verslo sėkmė grindžiama dalyvavimu atviroje rinkoje. Naudodamasis tuo, ką mes turime Europoje, įskaitant, be kita ko, aukštus saugos standartus, geografinę padėtį, novatorišką pramonę, socialinės ir aplinkos apsaugos tikslus, ES aviacijos sektorius gali pasiūlyti unikalų ir konkurencingą modelį, kuris gebėtų prisitaikyti prie konkurentų ypatumų ir į juos reaguoti, siekiant įsitvirtinti ir atkurti vienodas veiklos sąlygas pasaulinėje rinkoje.

– **Transeuropinis dangaus greitkelis:** Reglamento (EB) Nr. 551/2004, pagal kurį numatyta sukurti bendrą Europos viršutinį skrydžių informacijos regioną (EVIR), nedarant poveikio valstybių narių suverenitetui, 3 straipsnis iki šiol dar neįgyvendintas. Toks EVIR sudarytų sąlygas sukurti transeuropinį dangaus greitkelių siekiant sumažinti dabartinį Europos oro erdvės susiskaidymą ir oro transporto sistemos trikdžius, kurie turi itin neigiamą poveikį oro

susisiekimo paslaugų tęstinumui ir mažina ES konkurencingumą. Todėl, siekiant įgyvendinti ES aviacijos strategijos tikslus, būtina užtikrinti, kad tokia koncepcija kuo greičiau virstų tikrove.

– **Susisiekimo galimybių indekso sukūrimas:** susisiekimo galimybių indeksas turėtų atspindėti tikrąją konkrečaus maršruto pridėtinę vertę. Toks rodiklis turėtų apimti ne tik įprastus kriterijus – susisiekimo galimybių skaičių, dažnį ir kokybę, bet taip pat turėtų atsižvelgti į laiką, tinklo integracijos didėjimą, prieinamumą ir aplinkos apsaugos sąnaudas. Šis indeksas turėtų visokeriopai atsižvelgti į visų transporto rūšių papildomumą tam, kad jis taip pat galėtų būti naudingas nustatant daugiau įvairiarūšio vežimo ir ekonomiškai efektyvių sprendimų. Susisiekimo galimybių indeksas būtų naudingas vykdant strateginį planavimą ir investicijas aviacijos sektoriuje ir leistų atskirti ekonomiškai perspektyvius projektus nuo tų, kurie yra nepelningi, tam, kad, pavyzdžiui, būtų skatinama pelninga oro uostų specializacija ir išvengta oro uostų „vaiduoklių“. Šis indeksas galėtų būti grindžiamas galiojančiais standartais ir tiriamuoju darbu, kurį jau atliko Eurokontrolė ir Oro uostų stebėjimo centras.

– **Daugiarūšio vežimo skatinimas:** atsižvelgiant į poreikį užtikrinti vis didesnę esamos infrastruktūros efektyvumą ir investicijų racionalizavimą, akivaizdu, kad visų transporto rūšių papildomumo teikiama nauda yra nepakankamai išnaudojama. Dėl šių priežasčių labai svarbu išnaudoti daugiarūšio vežimo sprendimų, kurie bus visapusiškai taikomi ir aviacijos sektoriui, potencialą. TEN-T koridoriai naudojami atitinkama sistema ir finansavimu ir galėtų rengti bandomąsias iniciatyvas šioje srityje. Todėl daugiau dėmesio reikėtų skirti šio tikslo įgyvendinimui. Daugiarūšio vežimo sprendimai yra paklausūs ir bus pritaikyti, jeigu galiojanti teisės aktų sistema suteiks deramą teisinį tikrumą, t. y. bus rastas būdas išspręsti atsakomybės ir keleivių teisių klausimus, taip pat užtikrintas daugiarūšio vežimo kelionių metu keleiviams teikiamų paslaugų, pavyzdžiui, bagažo pervežimo ir saugumo procedūrų, tęstinumas. Įgyvendinant daugiarūšį vežimą taip pat būtina užtikrinti atviruosius duomenis.

– **Palankių sąlygų pažangioms investicijoms sukūrimas:** nors aviacijos sektoriaus plėtrą skatina technologijos, jam taip pat reikalingos ilgalaikės didelės investicijos ir infrastruktūra. Siekiant kuo labiau išnaudoti šią infrastruktūrą ir padidinti investicijų pelningumą, jos turi atitikti ilgalaikę strateginę šio sektoriaus viziją. Parama inovacijoms aviacijos sektoriuje turėtų mobilizuoti šį pramonės sektorių. Politikos formuotojai turėtų toliau siekti, kad visa aviacijos vertės grandinė taptų strateginiu sektoriumi tiek viešojo, tiek privačiojo sektoriaus investicijoms, nustatydami ilgalaikius tikslus ir teikdami paskatas pažangioms iniciatyvoms, pavyzdžiui, išmetamo CO₂ kiekio ir oro uostų triukšmo mažinimui, daugiarūšio vežimo įgyvendinimui ir saugumo procedūrų gerinimui. Atsižvelgiant į tai, ESIF galėtų būti tinkama priemonė tokiems rinkos projektams skatinti.

– **Aplinkos apsaugos tikslų įgyvendinimas:** atsižvelgiant į ES įsipareigojimą įgyvendinti tarptautinius aplinkos apsaugos tikslus, neseniai paskelbtą Komisijos komunikatą „Europos mažataršio judumo strategija“ ir žiedinės ekonomikos dokumentų rinkinį, bendra padėtis yra labai palanki transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekio mažinimui. Pagrįstai daug dėmesio skiriama tam, kad būtų sumažintas faktinės transporto veiklos metu išmetamas CO₂ kiekis ir teikiama parama novatoriškiems sprendimams, kuriais, be kita ko, siekiama kurti alternatyvius degalus ir lengvesnius orlaivius, – visos šios pastangos turėtų būti išsaugotos. Ne mažiau dėmesio turėtų būti skiriama visai oro uostų, kuriuose gali būti skatinama ir remiama aplinkai palanki praktika, veiklai, pavyzdžiui, išskiriant ir ženklinant „žaliąjį oro uostą“ ir „žaliąjį kelią į oro uostus“, taip pat užtikrinant veiksmingiausią logistikos valdymą.

– **Saugumo gerinimas:** nepaisant didelių investicijų ir jau patirtų išlaidų įgyvendinant saugumo tikslus, pastarųjų mėnesių įvykiai parodė, kad saugumas turi išlikti ES darbotvarkės prioritetu ir kad skubiai reikalingi tolesni patobulinimai tiek ore, tiek ant žemės. Atsižvelgiant į tai, valstybių narių įsipareigojimas sistemingai dalytis žvalgybos informacija ir perėjimas prie labiau žvalgybine informacija grindžiamos ir reaktyvios saugumo sistemos yra itin svarbūs. Tačiau reikės ypatingų pastangų, kad oro transporto keleiviams nebūtų užkrauta pernelyg didelė našta, nes tai labai pakenktų šiam sektoriui. Atsižvelgiant į tai, turėtų būti skatinama kurti novatoriškus su saugumu susijusius sprendimus, skirtus tiek keleiviams, tiek kroviniams. Remiantis jau veikiančia vieno langelio saugumo koncepcija, Komisija turėtų įvertinti galimybę parengti ES išankstinio patikrinimo sistemą, pavyzdžiui imdama amerikiečių modelį „TSA precheck“, kuri sudarytų sąlygas keliaujantiems ES piliečiams savanoriškai iš anksto užsiregistruoti ir oro uoste greičiau ir lengviau pereiti saugumo patikrinimą.

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 – 14.10 Introductory remarks by EP Rapporteur Pavel Telička

14.10 – 14.55

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?

Round table discussions

14.55 – 15.35

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?

Round table discussions

15.35 – 16.15

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?

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	Tytgat	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

UŽIMTUMO IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl Europos aviacijos strategijos
(2016/2062(INI))

Nuomonės referentas: Ole Christensen

(*) Darbo su susijusiais komitetais procedūra. Darbo tvarkos taisyklių 54 straipsnis

PASIŪLYMAI

Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

- A. kadangi oro transportas, oro uostai ir gamybos pramonė sukuria 4,7 milijono darbo vietų Europos Sąjungoje (1,9 mln. darbo vietų tiesiogiai ir 2,8 mln. – netiesiogiai)¹; kadangi dar 917 000 darbo vietų kituose pasaulio ekonomikos sektoriuose yra remiamos Europos aviacijos pramonės; kadangi nepaisant to, kad ES aviacijos rinka 2000–2013 m. laikotarpiu klestėjo ir keleivių skaičius išaugo 47 proc., darbo vietų skaičius šiame sektoriuje liko stabilus arba kai kuriuose subsektoriuose netgi sumažėjo;
- B. kadangi Europos aviacijos sektorius susiduria su nesąžininga konkurencija, pvz., neteisėta valstybės pagalba ir tarptautinių darbo standartų nesilaikymu trečiosiose šalyse įsisteigusiose oro transporto bendrovėse; kadangi dėl nesąžiningos konkurencijos Europos vežėjai patiria spaudimą ir Europoje prarandamos darbo vietos; kadangi tam, kad būtų užtikrintos vienodos sąlygos reikia laikytis tarptautinių darbo standartų ir geros konkurencijos principų;
- C. kadangi dėl didesnės internacionalizacijos, liberalizavimo ir pasaulinės konkurencijos atsirado nauji verslo ir užimtumo modeliai;
- D. kadangi, pasak Eurokontrolės, 2035 m. oro eismas gali būti 50 proc. intensyvesnis nei 2012 m.;
- E. kadangi pastarojo meto TDO tyrimai rodo, kad aviacijos sektoriuje prastėja darbo sąlygos; kadangi didesnė sutarčių įvairovė gali suteikti daugiau lankstumo, tačiau ja taip pat gali būti naudojamosi pasirenkant patogesnes taisykles siekiant išvengti socialinio draudimo įmokų; kadangi kai kuriais atvejais netipinės darbo sutartys turi neigiamą poveikį socialinėms ir darbo teisėms, saugumui, konkurencijai, darbo užmokesčiui, sveikatai ir

saugai bei kokybės standartams; kadangi kai kurios oro transporto bendrovės praktikantams siūlo darbo vietą apgailėtinomis sąlygomis arba net taiko „mokėk ir skrisk“ schemas, kai pats pilotas sumoka oro transporto bendrovei, kad galėtų būti komercinių skrydžių pilotu;

- F. kadangi kai kuriose oro erdvėse 94 proc. vėlavimo atvejų nulėmė tai, kad rajono skrydžių valdymo vadovybėse trūko pajėgumų;
 - G. kadangi Gento universiteto atliktas tyrimas¹ parodė, kad daugiau nei kas šeštas pilotas susiduria su netipinėmis įdarbinimo sąlygomis, pvz., įdarbinamas per laikino darbo agentūrą, dirba savarankiškai ar turi nulinio valandų skaičiaus sutartį, negarantuojančią minimalaus užmokesčio; kadangi pigių skrydžių bendrovės yra didžiausios netipinių įdarbinimo sutarčių naudotojos ir šioje srityje gerokai pranoksta kitas bendroves;
 - H. kadangi dėl mobilaus ir tarpvalstybinio aviacijos pobūdžio sunku nustatyti socialinius pažeidimus ir darbo standartų netaikymą ir tai reiškia, kad šių problemų neįmanoma spręsti tik nacionaliniu lygmeniu;
 - I. kadangi Europos socialiniai partneriai savo bendroje deklaracijoje prieš ES esančias „patogias vėliavas“ aviacijos srityje paragino Europos teisės aktų leidėjus imtis skubių veiksmų ir užkirsti kelią ES „patogių vėliavų“ aviacijos srityje plėtojimui arba ne ES esančių „patogių vėliavų“ importui į šį sektorių;
1. palankiai vertina Komisijos komunikatą „Europos aviacijos strategija“; pabrėžia, kad būtina dėti daugiau pastangų ir imtis veiksmų siekiant sustiprinti socialinę darbotvarkę ir išlaikyti aukštos kokybės darbo vietas aviacijos sektoriuje, taip pat padidinti Europos aviacijos sektoriaus konkurencingumą; mano, kad yra labai svarbu užtikrinti vienodas sąlygas šiame sektoriuje; ragina Komisiją pateikti konkrečių iniciatyvų siekiant neleisti atsirasti nesąžiningai konkurencijai ir apsaugoti darbuotojų teises;
 2. atkreipia dėmesį į tai, kad esama didelių valstybių narių darbo sąlygų ir socialinės apsaugos skirtumų ir kad įmonės naudoja įsisteigimo laisvę, siekdamos sumažinti sąnaudas; ragina valstybes nares nutraukti šią kenksmingą konkurenciją;
 3. pabrėžia stiprių ir nepriklausomų socialinių partnerių svarbą aviacijos sektoriuje, reguliarių oficialiai įteisintą socialinį dialogą ir darbuotojų dalyvavimą ir atstovavimą sprendžiant su įmone susijusius klausimus; primygtinai ragina surengti tinkamą konsultacijų procesą ir vesti sustiprintą socialinį dialogą prieš rengiant bet kokias ES iniciatyvas, susijusias su aviacijos sektoriumi;
 4. pabrėžia, kad teisė steigti profesinę sąjungą ir į ją įstoti ir imtis kolektyvinių veiksmų yra pagrindinė teisė ir ji turi būti užtikrinta, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 12 straipsnyje; nepitaria jokiems mėginimams apriboti teisę streikuoti aviacijos sektoriuje;
 5. primygtinai ragina Komisiją ir valstybes nares atidžiai ir nuolat stebėti užimtumo tendencijas Europos civilinėje aviacijoje ir prireikus reguliuoti naujus verslo ir įdarbinimo

¹ Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke ir J. De Coninck, „Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector“, Europos socialinis dialogas, Europos Komisija, 2015 m.

modelius; siūlo Europos aviacijos saugos agentūrai (EASA) suteikti teisę tikrinti naujus verslo ir įdarbinimo modelius, kad užtikrintų aviacijos saugą; primygtinai ragina į tokią užduotį įtraukti socialinius partnerius;

6. pabrėžia, kad fiktyvaus savarankiško darbo problema turi didelių neigiamų padarinių aviacijos saugai, darbuotojų socialinei apsaugai bei saugai ir sąžiningai konkurencijai rinkoje; ragina Komisiją ir valstybes nares dėti daugiau pastangų ir kovoti su fiktyviai savarankiškai dirbančių asmenų problema aviacijos sektoriuje; ragina valstybes nares bendradarbiaujant su socialiniais partneriais prireikus aiškiai atskirti darbuotojus ir savarankiškai dirbančius asmenis;
7. palankiai vertina socialinių partnerių pastangas sudaryti susitarimą dėl darbo sąlygų ir darbuotojų socialinių teisių Europos aviacijos sektoriuje; ragina juos derėtis dėl kolektyvinių sutarčių, apimančių visus aviacijos sektoriaus segmentus, remiantis nacionalinės teisės aktais ir praktika, nes jie yra veiksminga priemonė kovojant su konkurencija dėl žemiausių socialinių, darbo ir užimtumo standartų ir užtikrinant deramą atlygį visiems darbuotojams;
8. pabrėžia, kad antžeminių paslaugų oro uostose toliau liberalizuoti nereikia; pabrėžia, kad antžeminių paslaugų sektoriuje reikia užtikrinti geresnes darbo sąlygas, aukštesnio lygio kvalifikaciją, saugumą ir geresnės kokybės paslaugas; ragina išaiškinti „ūkio subjekto“ sąvoką, kad Direktyvos 2001/23/EB teikiama privaloma galėtų ir antžeminių paslaugų teikėjams tais atvejais, kai skelbiamas konkursas arba atsisakoma dalies veiklos;
9. atkreipia dėmesį į nesąžiningos konkurencijos atvejų skaičių aviacijos sektoriuje; primena, kad nesąžininga konkurencija gali prisidėti prie darbo sąlygų prastėjimo; ragina atsakingas institucijas už visus pažeidimus šioje srityje taikyti atitinkamas sankcijas;
10. mano, kad darbo be garantijų sąlygos, su kuriomis itin dažnai susiduria jauni pilotai ir įgulos nariai, kelia riziką saugai; primygtinai ragina nustatyti, kad tiesioginis įdarbinimas liktų standartiniu įdarbinimo modeliu aviacijos sektoriuje; ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinti deramas darbo ir įdarbinimo sąlygas;
11. ragina Komisiją ir valstybes nares pateikti pasiūlymų dėl to, kaip neleisti neleistinai naudotis netiesioginiu įdarbinimu siekiant išvengti taikyti ES ir nacionalinių teisės aktus dėl apmokestinimo ir socialinės apsaugos aviacijos sektoriuje;
12. pažymi, kad visos Europos Sąjungoje veiklą vykdančios oro transporto bendrovės privalo laikytis visų ES ir valstybių narių socialinių ir įdarbinimo reikalavimų;
13. prašo Komisijos imtis veiksmų siekiant užtikrinti darbo sąlygas, kurių laikantis būtų užkirstas kelias atvejams, kai dėl pernelyg didelio darbuotojų, o ypač pilotų, nuovargio neužtikrinamas saugumas;
14. ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinant kiekvienos iš jų kompetenciją pateikti teisėkūros iniciatyvų tam, kad, siekiant užtikrinti tinkamas darbo ir užimtumo sąlygas, Europos komercinėje aviacijoje būtų išvengta patogios valstybės vėliavos praktikos, palankesnių taisyklių ieškojimo ir nesąžiningos konkurencijos, be kita ko, susijusių su nefiksuoto darbo laiko sutartimis bei pilotams taikomos „mokėk ir skrisk“ (angl. pay-to-fly) schemų;

15. ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinti, kad būtų taikoma ir tinkamai įgyvendinama darbo teisė, socialinės apsaugos teisės aktai ir kolektyvinės sutartys, taikomi atitinkamoje valstybėje narėje veikiančioms oro transporto bendrovėms;
16. ragina Komisiją užtikrinti, kad būtų tinkamai taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008, ir įvertinti, ar reikia peržiūrėti šį reglamentą siekiant patobulinti „pagrindinės verslo vietos“ kriterijų;
17. ragina išaiškinti ir nuosekliai taikyti „pagrindinės buvimo vietos“ kriterijų, siekiant užtikrinti, kad juo remiantis būtų nustatoma, kokie socialinės, užimtumo ir mokesčių teisės aktai taikomi visiems oro vežėjams, turinčiams ES oro vežėjo pažymėjimą (OVP), skrydžiams, tiek vidaus rinkoje, tiek vykdant tarptautinius skrydžius; mano, kad joks darbuotojas neturėtų abejoti dėl taikomos darbo teisės ir to, ar turi teisę į socialinę apsaugą; todėl atkreipia dėmesį į ypatingą itin mobilių aviacijos sektoriaus darbuotojų padėtį ir ragina koordinuoti ES socialinės apsaugos sistemas;
18. reikalauja, kad visi lėktuvų įgulos nariai iš trečiųjų šalių visiškai atitiktų ES/EASA licencijavimo reikalavimus, kad jiems būtų leista būti ES registruotų lėktuvų pilotais; pabrėžia, kad būtina užkirsti kelią socialiniam dumpingui ir darbuotojų visų formų išnaudojimui ar neteisėtam įgulos iš trečiųjų šalių naudojimui ES registruotuose lėktuvuose, siekiant užtikrinti tinkamas darbo sąlygas ir aukštą saugos lygį; šiuo atžvilgiu ragina Komisiją išplėsti Vieno leidimo direktyvos (2011/98/ES) taikymo sritį ir į ją įtraukti civilinės aviacijos srityje dirbančius mobiliuosius darbuotojus; primena, kad įgulos nariai iš trečiųjų šalių, kaip ES teritorijoje dirbantys darbuotojai, turi tas pačias teises darbuotojų apsaugos ir darbo sąlygų požiūriu;
19. primygtinai reikalauja, kad bet kokiuose su ES išorės aviacijos politika susijusiuose susitarimuose būtų numatytas žmogaus teisių ir atitinkamų TDO konvencijų laikymasis ir veiksmingos susitarimo vykdymo užtikrinimo priemonės, įskaitant atsisakymą suteikti teisę tupdyti lėktuvus arba šios teisės panaikinimą; ragina Komisiją užtikrinti, kad derybomis su trečiosiomis šalimis nebūtų sudaromi aviacijos susitarimai, kenkiantys darbuotojų apsaugai ar socialiniams standartams Europoje;
20. pabrėžia, kad įgyvendinant reglamentą dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius labai svarbu teikti reguliarius pranešimus apie incidentus, susijusius su lėktuvo įgulos nuovargiu ir užterštu oru pilotų kabinose siekiant pagerinti įgulos narių sveikatą ir įgulos ir keleivių saugą;
21. taip pat pakartoja, kad bet kokiuose su aviacija susijusiuose susitarimuose turi būti gerbiama žmogaus teisės ir pagrindinės laisvės, įtvirtintos Europos socialinėje chartijoje ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje;
22. apgailestauja, kad reikalavimų, keliamų trečiųjų šalių oro vežėjams, vykdantiems skrydžius į ES oro uostus ir iš jų, vykdymo užtikrinti neįmanoma arba tokių reikalavimų nėra; reikalauja, kad būtų veiksmingai sprendžiamas nesąžiningos konkurencijos iš trečiųjų šalių oro transporto bendrovių dėl, pvz., tiesioginės ar netiesioginės valstybės pagalbos, subsidijų arba darbuotojų išnaudojimo, klausimas ir kad esamos kovos su nesąžininga konkurencija priemonės būtų išsamiai įvertintos ir, jei būtina, atnaujintos; tvirtai mano, kad kol į oro transporto susitarimus su trečiosiomis šalimis nebus įtraukiamos sąžiningos konkurencijos nuostatos, įskaitant darbuotojų teises, jų teisės

vykdyti veiklą ES turėtų būti apribotos;

23. ragina valstybes nares investuoti į švietimą ir mokymąsi visą gyvenimą visoje aviacijos vertės grandinėje, kadangi Europos aviacijos sėkmė labai priklauso nuo kvalifikuotų darbuotojų ir inovacijų; pripažįsta poreikį spręsti atsirandančio gebėjimų trūkumo klausimą; pabrėžia švietimo institucijų, mokslinių tyrimų centrų ir socialinių partnerių partnerystės svarbą siekiant atnaujinti mokymo programas ir užtikrinti, kad jos atspindėtų darbo rinkos poreikius; rekomenduoja į švietimo programas įtraukti teorines ir praktines dalis ir stažuotes ir ypač daug dėmesio skirti naujausioms technologinėms naujovėms, pvz., bepiločiams orlaiviams;
24. ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinti pakankamas viešąsias ir privačiąsias investicijas į aviacijos srities mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą; šiuo atžvilgiu pabrėžia gamybos ir paslaugų teikimo svarbą aviacijos vertės grandinėje, kadangi jie labai svarbūs užimtumui ir augimui; tvirtai mano, kad jų vaidmuo turi būti plačiau aptariamas aviacijos strategijoje;
25. primena, kad Europos piloto licencija turėtų būti užtikrinama aukšto lygio sauga ir saugumas, kadangi tai pasitarnauja visiems darbuotojams ir keleiviams; atkreipia dėmesį į tai, kad ne Europos piloto licencijos neturinčių pilotų įdarbinimas gali lemti bendrą pilotų atlyginimų sumažėjimą;
26. mano, kad aviacijos mokymo institutų tinklas, globojamas EASA virtualiosios akademijos, padėtų nustatyti bendruosius mokymo ir saugumo standartus;
27. ragina Komisiją ir valstybes nares, siekiant sustiprinti saugą ir saugumą, nustatyti sertifikavimo sistemą, taikomą švietimo centrams, kurie teikia keleivių salono įgulos mokymus;
28. rekomenduoja sukurti bendrus aviacijos saugos inspektorių kompetencijos standartus;
29. primena Komisijai, kad Bendro Europos dangaus liberalizavimo procesas ir ypač oro navigacijos paslaugų teikėjams taikomas veiklos rezultatų planas neturėtų būti įgyvendinamas aukštos kvalifikacijos skrydžius vykdančių darbuotojų darbo sąlygų sąskaita ir dėl jo neturėtų sumažėti investicijų į naujas technologijas arba naujų darbuotojų mokymą; ragina Komisijos apsvarstyti, kaip išvengti tokių išdavų, kadangi jos netarnauja geresnių, veiksmingesnių ir našesnių oro transporto paslaugų Europoje tikslui;
30. ragina valstybes nares visiems pašto paslaugų sektoriaus darbuotojams užtikrinti deramas darbo sąlygas, įskaitant reikiamą sveikatos apsaugos ir saugumo darbo vietoje lygį, nepaisant juos įdarbinusios įmonės dydžio, tipo, darbo vietos ar bazinės sutarties; pabrėžia, kad tai apima apsaugą nuo taršos smulkiosiomis dalelėmis oro uostuose; pabrėžia, kad reikia parengti bendras taisykles aviacijos sektoriaus darbuotojų sveikatos ir saugumo srityse, pagal kurias visi ES oro vežėjo pažymėjimus turintys orlaiviai būtų reguliariai tikrinami pagal nacionalinę kompetenciją;
31. pabrėžia, kad būtina reguliariai stebėti skraidančiojo personalo psichologinę pusiausvyrą siekiant užtikrinti jų tinkamą jų profesinės sveikatos ir saugos lygį; primena poilsio laiko svarbą skraidančiajam personalui siekiant užtikrinti aukščiausią saugos ir saugumo lygį jų darbo metu;

32. primygtinai prašo, kad poreikis išaiškinti, kurią teisę reikia taikyti judžių asmenų darbo aviacijoje sutartims ir kurie teismai yra kompetentingi, būtų įvertintas glaudžiai bendradarbiaujant su šių darbuotojų atstovais;
33. ragina Komisiją ir valstybes nares užkirsti kelią piktnaudžiavimui ir socialinių ir darbo standartų nesilaikymui užtikrinant informaciją suteikiančių asmenų apsaugą, palengvinant atvirus pranešimus ir gerinant bendradarbiavimą su valstybių narių darbo inspekcijomis;
34. ragina kompetentingas institucijas pagerinti dabartinę rajono skrydžių valdymo vadaviečių padėtį, pvz., padidinant darbuotojų skaičių ir pagerinant darbo sąlygas, siekiant reaguoti į prognozuojamą oro eismo padidėjimą ir sumažinti vėlavimo atvejų skaičių ir Sąjungos oro erdvės perkrovą;
35. ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinti geresnę esamų ES aviacijos srities teisės aktų įgyvendinimą ir vykdymą;

GALUTINIO BALSAVIMO NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	12.10.2016
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 46 -: 6 0: 0
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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, Ądám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, Joėlle Mélin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Terry Reintke, Anne Sander, Sven Schulze, Siőn Simon, Jutta Steinruck, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Źdanoka, Jana Źitňanská
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Georges Bach, Deirdre Clune, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (200 straipsnio 2 dalis)	Raymond Finch

29.9.2016

APLINKOS, VISUOMENĖS SVEIKATOS IR MAISTO SAUGOS KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl Europos aviacijos strategijos
(2016/2062(INI))

Nuomonės referentas: Tibor Szanyi

PASIŪLYMAI

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

1. palankiai vertina tai, kad Komisijos pasiūlyme dėl aviacijos strategijos pabrėžiamas svarus aviacijos sektoriaus indėlis į ES ekonomiką, duodantis ekonominės, socialinės ir technologinės naudos, taip pat naudos susisiekimui atžvilgiu; pabrėžia, kad ES turėtų atlikti vadovaujamą vaidmenį tarptautinės aviacijos srityje ir rodyti pasauliui tvartos aviacijos pavyzdį ir kad reikia tolesnių plataus užmojo tvarių veiksmų ir kad jais turėtų būti atsižvelgiama į su aplinkosauga, klimatu, sveikata ir užimtumu susijusius aspektus siekiant derinti ekologiją su ekonomika, aplinką su finansais ir ilgalaikę viziją su trumpalaikiais politiniais interesais;
2. pažymi, kad šio sektoriaus darnus vystymas yra itin svarbus siekiant išvengti aplinkos poveikio, t. y. klimato kaitos, stratosferos ozono sluoksnio plonėjimo, oro taršos ir triukšmo, stiprėjimo; pažymi, kad nors šių dienų orlaiviai išmeta daug mažiau teršalų nei atitinkami orlaiviai prieš trisdešimt metų, pasaulinėse rinkose parduodami orlaiviai turėtų būti reglamentuojami pasauliniu mastu nustatant būtiniausius aplinkos standartus; palankiai vertina naują Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) priimtą tarptautinį triukšmo standartą, kuris bus taikomas dideliems naujų tipų orlaiviams nuo 2017 m.;
3. išreiškia susirūpinimą dėl prognozės, kad 2050 m. dėl tarptautinės aviacijos bus išmetama septynis kartus daugiau teršalų negu 1990 m., nepaisant geresnio degimo veiksmingumo ir veiksmų, kurių jau imtasi siekiant anglies junginių aspektu neutralaus augimo nuo 2020 m., pvz., didesnio veiksmingumo, pakaitinio kuro ir lengvesnių orlaivių kūrimo srityse; palankiai vertina visų sričių technologinę pažangą, padarytą vykdant MTTP veiklą, pvz., papildomus orlaivių išmetamo CO₂ ir varikliuose susidarantių kietųjų dalelių

išmetimo standartus;

4. pabrėžia, kad svarbu, jog pakankamas šalių skaičius ratifikuotų Paryžiaus susitarimą – tai būtina, kad jis įsigaliotų; atsižvelgdamas į tai, ragina valstybes nares taip pat nedelsiant ratifikuoti Paryžiaus susitarimą; primena, kad pagal išmetamą ŠESD kiekį transporto sektorius yra antras, ir apgailestauja, kad tarptautinė aviacija konkrečiai neminima Paryžiaus susitarime, nes visi ekonomikos sektoriai turi prisidėti pereinant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų; vis dėlto pažymi, kad susitarime nustatyta temperatūros padidėjimo riba ir nuoroda į antropogeninius teršalus reikalauja plataus užmojo išmetamųjų teršalų mažinimo pastangų aviacijos sektoriuje; pažymi, kad jei ateityje pasaulio aviacijos sektoriaus augimas nebus kompensuojamas aplinkos tvarumu ir pasaulio mastu dedamomis pastangomis, kuriomis siekiama sušvelninti klimato kaitos poveikį, šių tikslų pasiekti nepavyks;
5. ragina vėliau šiais metais ICAO įdiegti teisingą ir patikimą pasauline rinka grindžiamą priemonę (angl. Global Market-Based Measure), kuri nuo 2020 m. būtų įgyvendinama tarptautiniu lygmeniu; reiškia didelį nusivylimą dėl dabartinio ICAO aptariamo pasiūlymo; pabrėžia, kad siekiant užtikrinti, kad aviacijos sektorius sąžiningai ir veiksmingai prisidėtų prie 2030 m. klimato tikslų ir Paryžiaus susitarimo įgyvendinimo, pasauline rinka grindžiama priemonė (angl. Global Market-Based Measure) turi visapusiškai atspindėti Paryžiaus susitikimo tikslus, turi būti nuo 2020 m. įgyvendinama tarptautiniu lygmeniu ir peržiūrima nustatytais intervalais, siekiant užtikrinti jos veiksmingumą;
6. ragina patobulinti ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ATLPS); primena, kad bet koks galiojančių teisės aktų dėl aviacijos įtraukimo į ES ATLPS pakeitimas gali būti svarstomas tik jeigu GMBM būtų plataus užmojo ir kad Europos vidaus skrydžiams bet kuriuo atveju būtų toliau taikoma ES ATLPS; ragina ES ATLPS išlaikyti ir sustiprinti aviacijos nuostatas kaip pagrindinį elementą priemonių, kuriomis siekiama ES tikslo iki 2030 m. bent 40 proc. sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį; pažymi, kad nors skrydžių metu ES viduje išmetami teršalai įtraukti į ATLPS sistemą, 2014 m. jis padidėjo 3 proc., palyginti su ankstesniais metais, o 2015 m. – dar 3,6 proc., palyginti su 2014 m.;
7. ragina panaikinti tokias lengvatas, pradedat skrydžiais ES viduje, pripažįstant, kad aviacijai taikomos degalų mokesčių ir PVM lengvatos neskatina veiksmingumo ir iškreipia vidaus rinką; išreiškia nusivylimą tuo, kad CO₂ veiksmingumo standartai, kuriuos svarsto Tarptautinės civilinės aviacijos organizacija (ICAO), nesumažins išmetamųjų teršalų kiekio daugiau nei iki įprasto lygio; ragina ES lygmeniu priimti priemones, kuriomis viršijamas pasaulinis standartas;
8. pažymi, kad tvarios aviacijos sėkmė neatsiejamai susijusi su nuolatine parama stiprioms mokslinių tyrimų programoms, pvz., „Švarus dangus“ ir SESAR; palankiai vertina sprendimą pratęsti bendrųjų įmonių SESAR ir „Švarus dangus 2“ teisinius įgaliojimus turint omenyje jų svarų indėlį siekiant padaryti Europos aviaciją saugesnę ir tvarią aplinkos požiūriu, pvz., dėl pagal SESAR projektą numatyto galimo išmetamųjų teršalų mažinimo, siekiančio 50 mln. tonų CO₂; taip pat pažymi, kad siekiant užtikrinti aviacijos tvarumą reikalingos reikšmingos investicijos į naujas ir novatoriškas technologijas, pvz., į orlaivių dizainą, pakaitinį kurą, įskaitant antrosios kartos biodegalus, ir skaitmenines technologijas, ir ragina Komisiją užtikrinti, kad moksliniai tyrimai užimtų svarbią vietą

politinėje darbotvarkėje;

9. pripažįsta, kad kai kurie trumpi skrydžiai vis dar vykdomi naudojant pasenusias technologijas, išmetančias didelį teršalų kiekį; ragina taikyti priemones, skatinančias pereiti prie labiau aplinką tausojančių regioninių transporto priemonių, pvz., traukinių; šiame kontekste pabrėžia įvairių tvarių transporto rūšių integravimo svarbą;
10. pripažįsta, atsižvelgdamas į Rygos deklaraciją¹, didžiulį sparčiai besivystančios bepiločių orlaivių technologijos ir civilinių bepiločių orlaivių rinkos potencialą siekiant padaryti esamas paslaugas ir taikomas programas palankesnes klimatui ir aplinkai, tvaresnes, saugesnes ir pigesnes; pažymi, kad žemės ūkyje naudojamos pažangiosios technologijos (pvz., nuotoliniu būdu pilotuojamos orlaivių sistemos (RPAS)) galėtų teikti nesuskaičiuojamas įvairaus pobūdžio paslaugas ir prisidėti prie efektyvesnio išteklių naudojimo, didesnio produktyvumo ir aplinkos tvarumo; pripažįsta jų galimą teigiamą poveikį aplinkai, dirvožemio tankinimui ir klimato kaitos švelninimui; ragina parengti ES teisinę sistemą, skirtą elektrinėms nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemoms ir dėl bepiločių orlaivių naudojimui; pabrėžia, kad bepiločių orlaivių potencialo panaudojimas yra svarbi užduotis, ir atkreipia dėmesį, kad turi būti rasta tinkama pusiausvyra tarp tokių veiksnių, kaip sauga ir saugumas, teisinis tikrumas ir privatumas bei duomenų apsauga;
11. ragina į aviacijos teisės aktus įtraukti nuotoliniu būdu pilotuojamos orlaivių sistemos (RPAS) reikalavimus, kartu laikantis piliečių ir turto saugos ir privatumo reikalavimų; pažymi, kad norint išnaudoti visą RPAS technologijos potencialą kaimo vietovėse turi būti leidžiami skrydžiai už vizualaus ryšio su orlaiviu ribų; ragina nenustatyti svorio reikalavimų, nes RPAS gali pakeisti didesnes transporto priemones ir pervežti didesnius krovinius ilgesniais atstumais, sunaudodami mažiau energijos;
12. ragina rinkti geriausios išmetamo teršalų kiekio mažinimo praktikos aviacijos sektoriuje pavyzdžius ir juos skleisti; turėdamas omenyje tai, kad siekiant užtikrinti tvarų aviacijos vystymąsi aukšti aplinkos apsaugos standartai turi būti išlaikyti, o vėliau ir stiprinami, pabrėžia, kad itin svarbu nedelsiant sukurti programų ir suteikti daugiau paskatų sektoriaus vystymui ir darbo vietų kūrimui, kiek tai susiję su tyrimais, efektyvumu, energijos tvarumu, poveikio aplinkai mažinimu ir technologinėmis inovacijomis, ypatingą dėmesį skiriant pasaulinio masto priemonėms, kuriomis siekiama sumažinti aviacijos poveikį aplinkai, taip pat ES ir valstybių narių žiedinės ekonomikos tikslams;
13. pabrėžia su CO₂ nesusijusio aviacijos poveikio klimatui svarbą ir jo bei kito poveikio mažinimo galimybes pagerinant oro eismo valdymo sistemos veikimo rezultatus, taip pat naudojantis valdymo metodu „nuo vartų iki vartų“; šiomis aplinkybėmis ragina toliau dėti pastangas siekiant sumažinti Europos oro erdvės susiskaidymą ir sustiprinti bendrą Europos dangų;
14. supranta poreikį tobulinti reguliavimą ir stiprinti infrastruktūrą ir pajėgumus tiek oro uostuose, tiek danguje; pabrėžia, kad neišsprendus šių problemų sutriks ES aviacijos augimas, visų pirma dėl su oro erdvės fragmentacija susijusių išlaidų; tuo pat metu atkreipia dėmesį į stiprios aplinkos apsaugos ir vartotojų apsaugos būtinybę, nustatant

¹ EK Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas. (2015 m. kovo 6 d.) Rygos deklaracija. Dėl nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių. „Aviacijos ateities formavimas.“

<http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>

aiškus keleivių teisių ir jų apsaugos taisyklės, kad piliečiams būtų užtikrinti saugesni, trumpesni, švaresni ir pigesni skrydžiai bei didesnis jų pasirinkimas;

15. ragina atliekant dabartinę Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) peržiūrą išplėsti jos vaidmenį aplinkosaugos reikalų srityje, be kita ko, suteikiant ES daugiau lankstumo nustatant aplinkosaugos standartus.

GALUTINIO BALSAVIMO NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	29.9.2016
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 53 -: 2 0: 7
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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 Groote, 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 Sărbu, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Nikos Androulakis, Paul Brannen, Mark Demesmaeker, Christofer Fjellner, Karol Karski, Elisabeth Köstinger, Merja Kyllönen, Alessandra Mussolini, James Nicholson, Gabriele Preuß, Bart Staes, Carlos Zorrinho, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (200 straipsnio 2 dalis)	Pál Csáky, Iveta Grigule

18.7.2016

VIDAUS RINKOS IR VARTOTOJŲ APSAUGOS KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl Europos aviacijos strategijos
(2016/2062(INI))

Nuomonės referentė: Anneleen Van Bossuyt

PASIŪLYMAI

Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

1. teigiamai vertina tai, kad į Komisijos aviacijos strategiją buvo įtrauktas atskiras vartotojams skirtas skyrius; pažymi, kad vartotojams rezervuojant keliones dauguma taikytinų teisių vis dar grindžiama horizontaliaisiais vartotojų apsaugos teisės aktais; taigi mano, kad atliekant vartotojų teisyno tinkamumo patikrą turėtų būti į tai atsižvelgiama;
2. pripažįsta aviacijos sektoriaus kaip Europos ekonomikos varomosios jėgos augimo, užimtumo ir naujų verslo galimybių srityje svarbą, esminį jo vaidmenį prekių, asmenų ir paslaugų vidaus rinkoje judėjimui;
3. pripažįsta aviacijos sektoriaus svarbą Europos aeronautikos pramonei, kuri pirmąją pasaulyje civilinių orlaivių gamybos srityje ir yra atsakinga už daugiau kaip 500 000 darbo vietų ES;
4. pripažįsta oro transporto liberalizavimo ES ir keleivinio oro transporto paslaugų bendrosios rinkos sukūrimo naudą;
5. apgailestauja dėl Europos Sąjungos oro erdvės fragmentacijos, dėl kurios, Komisijos vertinimu, kasmet patiriama 5 mlrd. EUR išlaidų ir būtent dėl kurios keleiviai susiduria su vėluojančiais skrydžiais;
6. apgailestauja dėl to, kad Taryboje iki šiol nebuvo pasiektas susitarimas dėl keleivių teises reglamentuojančios direktyvos (Direktyvos (EB) Nr. 261/2004 persvarstymas), dėl kurios Parlamentas 2014 m. balandžio mėn. pateikė savo pranešimą; teigiamai vertina Komisijos ketinimą paskelbti šią taisyklių aiškinamąsias gaires, tačiau mano, kad priimant peržiūrėtą Reglamentą Nr. 261/2004 būtina vartotojams ir aviacijos sektoriaus atstovams užtikrinti

teisinį tikrumą ir šalinti dabartiniuose teisės aktuose esančias spragas; pabrėžia, kad vartotojų teisių stiprinimas turėtų būti pagrindinis aviacijos strategijos ir kiekvienos aviacijos taisyklių reformos tikslas;

7. primena 2013 m. visoje Sąjungoje Komisijos ir nacionalinių vykdymo užtikrinimo institucijų atliktą kelionių paslaugų svetainių patikrinimo akciją; pažymi, kad ši patikrinimo akcija atskleidė didelių problemų daugiau kaip dviejuose trečdaliuose patikrintų svetainių, kuriose esama sunkumų, susijusių su tuo, kad nepateikiama privaloma kontaktinė informacija, nepateikiamos skundų pateikimo instrukcijos, stiga aiškumo, ar skundas buvo gautas, arba neatsakoma į skundus, papildomi mokesčiai, pvz., mokestis už bagažą ir draudimas, arba rezervacijos panaikinimo ir pakeitimo politika neparodomi, kai pasirenkamos atitinkamos alternatyvos, taip pat iš anksto neparodomos galutinės kainos;
8. todėl ragina Komisiją atlikti kitą skaitmeninės kelionių rinkos raidos tyrimą siekiant nustatyti politiką, kuri užtikrintų kelionių agentūroms vienodas veiklos sąlygas, ir apsaugoti vartotojus užtikrinus skaidrumą ir neutralumą jiems ieškant kelionių produktų ir paslaugų, jas planuojant ir užsakant;
9. pripažįsta, kad po minėtos „išvalymo“ akcijos puvo padaryta pažanga, per 12 mėnesių 191 svetainė buvo atnaujinta, o kitos svetainės vis dar vykdo reikiamas procedūras;
10. pabrėžia, kad viešosios konsultacijos, surengtos prieš rengiant aviacijos strategiją, parodė, kad vartotojai, internetu rezervuodami keliones lėktuvu arba registruodamiesi skrydžiams, vis dar susiduria su iššūkiais; ragina Komisiją išsamiau pranešti apie pasiektą pažangą užtikrinant kelionių svetainių atitiktį ES teisės aktams ir apie ateities planus dėl vykdymo užtikrinimo šioje srityje, nepriklausomai nuo to, ar lėktuvo bilietai parduodami internete ar įprastu būdu;
11. ragina Komisiją sugriežtinti oro transporto bendrovių apskritai ir ypač pigių skrydžių bendrovių kontrolę siekiant užtikrinti, kad jos laikytųsi Sąjungos teisės, susijusios su keleivių teisėmis, taip pat aviacijos saugą;
12. pabrėžia, kad labai svarbu užtikrinti kelionių svetainių ir taikomųjų programų atitiktį ES teisės aktams, ypač ES vartotojų teisės aktams, nes 2015 m. kelionių ir apgyvendinimo per atostogas rezervacijos sudarė 52 proc. visų pirkimų internetu, be to, vartotojų pasitikėjimas šiuo sektoriumi ir pasitikėjimas internetu aplinka yra itin svarbūs MVĮ vystymuisi turizmo sektoriuje; laikosi nuomonės, kad interneto svetaines naudojančius vartotojai turi būti teisingai informuojami ir neklaidinami ir kad įmonės turi imtis reikiamų veiksmų, kad užtikrintų vartotojų ir paslaugų teikėjų saugą ir saugumą;
13. primena, kaip svarbu apsaugoti ir veiksmingai įgyvendinti – tiek internete, tiek realiame gyvenime – vartotojų, kurie perka keliones ir keliauja, įskaitant neįgaliuosius ar riboto judumo asmenis, teises, susijusias su prieinamumu, pagalba ir galimybe gauti informaciją;
14. palankiai vertina galutinį susitarimą dėl Kelionės paslaugų paketų direktyvos ir jos priėmimą; mano, kad vartotojai, tokiu būdu norėdami įsigyti kelionę ir susijusias paslaugas, dėl naujų taisyklių turės reikšmingų pranašumų;
15. pakartoja savo įsipareigojimą užtikrinti aukštus oro erdvės ir oro uostų saugos ir saugumo

standartus; palankiai vertina tai, kad Komisija svarsto galimybę laikytis vieno langelio saugumo koncepcijos ir siekia susitarti su pagrindiniais prekybos partneriais dėl šios koncepcijos taikymo; be to, remia Komisijos ketinimą išsaugoti šiuos aukštus standartus, kartu sumažinant saugumo patikrų našta naudojant naujas technologijas;

16. teigiamai vertina tai, kad per pastaruosius dešimt metų ES žymiai padidėjo oro uostų sujungiamumas; apgailestauja dėl to, kad kai kuriuose regionuose infrastruktūra tebėra menkai išvystyta, ir kad dėl to vartotojai, gyvenantys miestuose, regionuose ir šalyse, kuriuose susisiekimas yra prastesnis, yra itin nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su tais, kurie naudojami susisiekimo galimybėmis per didžiuosius centrus; ypatingas dėmesys aviacijos strategijoje turėtų būti skiriamas prastesnio susisiekimo regionams ir mažesniems oro uostams, ypač atokiausių ir rečiau apgyvendintų regionų, taip pat turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į Europos Audito Rūmų išvadas šiuo klausimu¹; pabrėžia būtinybę persvarstyti direktyvą dėl oro uostų mokesčių ir primygtinai ragina Komisiją įvertinti neigiamą galiojančių aviacijos mokesčių poveikį;
17. ragina Komisiją įvertinti, ar teisinga praktika, kai vartotojai susiduria su dideliais mokesčiais už bagažo registracijos ar bilietų išdavimo paslaugas, kai vartotojas, prieš atvykdamas į registracijos vietą ar prie išvykimo vartų, nebuvo iš anksto jų užsisakęs;
18. palankiai vertina Komisijos užmojų stiprinti Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) reguliavimo atsakomybę; pabrėžia, kad saugos ir saugumo nuostatos turi būti visų pastangų didinti bendrosios Europos aviacijos rinkos našumą ir veiksmingumą pagrindas, siekiant užtikrinti tolesnį vartotojų pasitikėjimą ir ES aviacijos sektoriaus konkurencingumą pasauliniu mastu; pabrėžia, kad reikia įvesti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias nuobaudas, kad visame ES aviacijos sektoriuje būtų laikomasi reikalavimų ir taikomi aukšto lygio saugos ir saugumo standartai;
19. primena, kad vartotojams visada turi turėti galimybę pateikti skundą prekiautojams ir reikalauti grąžinamosios išmokos; mano, kad galimybė turėtų būti tokia, kad neatgrasytų vartotojų naudotis savo teisėmis ir turėtų būti aiškiai nurodyta vartotojams; ragina Komisiją glaudžiai bendradarbiauti su nacionalinėmis vykdymo užtikrinimo institucijomis siekiant užtikrinti, kad prekiautojai laikytųsi šių reikalavimų;
20. mano, kad keleivių sauga ir saugumas yra prioritetas, nors ir pripažįsta sparčiai augančio bepiločių orlaivių naudojimo potencialą, todėl primygtinai ragina Komisiją įvesti tinkamą sistemą, siekiant užtikrinti saugų jų naudojimą ES;
21. prašo Komisijos suteikti daugiau informacijos apie numatomas priemones, susijusias su kainų palyginimo svetainėmis oro transporto srityje, nes pateikus informaciją nesąžiningai gali būti pakenkta vartotojams, jei pirmenybė teikiama atsižvelgiant į komercinius susitarimus;
22. pabrėžia, kad būtina, jog aviacijos sektoriaus tarpininkai ir veiklos vykdytojai atitinkamose savo internetinėse svetainėse ir elektroniniuose bilietuose reklamuotų Europos bendrąjį pagalbos telefono numerį 112;

¹ Europos Audito Rūmų ataskaita Nr. 21/2014 „ES finansuojamos oro uostų infrastruktūros: lėšos duoda mažą ekonominę naudą“.

23. pabrėžia, kad svarbu išlaikyti aukštus standartus ir kad valstybės narės taikytų tarpusavyje suderintą požiūrį su aviacijos sektoriumi susijusiose srityse, pvz., turizmo, užimtumo, vartotojų politikos ir aplinkos srityse, taip pat turint omenyje triukšmo mažinimo ir oro kokybės aspektus.

GALUTINIO BALSAVIMO NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	14.7.2016						
Galutinio balsavimo rezultatai	<table><tr><td>+: </td><td>31</td></tr><tr><td>–: </td><td>0</td></tr><tr><td>0: </td><td>2</td></tr></table>	+:	31	–:	0	0:	2
+:	31						
–:	0						
0:	2						
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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						
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Jan Philipp Albrecht, Pascal Arimont, Kaja Kallas, Julia Reda, Ulrike Trebesius, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal						
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (200 straipsnio 2 dalis)	Gesine Meissner, Lieve Wierinck						

GALUTINIO BALSAVIMO ATSAKINGAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	26.1.2017
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 32 -: 7 0: 3
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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 Zīle, Kosma Złotowski
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Michael Gahler
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (200 straipsnio 2 dalis)	Dariusz Rosati