



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

Sesijas dokuments

A7-0172/2013

14.5.2013

ZIŅOJUMS

par ES ārējo aviācijas politiku — nākotnes problēmu risinājums
(2012/2299(INI))

Transporta un tūrisma komiteja

Referents: *Marian-Jean Marinescu*

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS	3
PASKAIDROJUMS	10
STARPTAUTISKĀS TIRDZNIECĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS	12
NODARBINĀTĪBAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAS ATZINUMS	15
KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS	19

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

par ES ārējo aviācijas politiku — nākotnes problēmu risinājums

(2012/2299(INI))

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „ES ārējā aviācijas politika — nākotnes problēmu risinājums” (COM(2012)0556),
 - ņemot vērā Parlamenta 2011. gada 7. jūnija rezolūciju par starptautiskajiem gaisa transporta nolīgumiem, ko noslēdz saskaņā ar Lisabonas līgumu¹,
 - ņemot vērā Parlamenta 2010. gada 20. oktobra lēmumu par pamatnolīguma par Eiropas Parlamenta un Eiropas Komisijas attiecībām pārskatīšanu (pamatnolīgums)²,
 - ņemot vērā Parlamenta 2010. gada 17. jūnija rezolūciju par ES un ASV gaisa satiksmes nolīgumu³,
 - ņemot vērā Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa rezolūciju par Eiropas Kopējās gaisa telpas izveidi⁴,
 - ņemot vērā Parlamenta 2006. gada 17. janvāra rezolūciju par Kopienas aviācijas ārējās politikas programmas attīstīšanu⁵,
 - ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 90. pantu, 100. panta 2. punktu un 218. pantu,
 - ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Starptautiskās tirdzniecības komitejas un Nodarbinātības un sociālo lietu komitejas atzinumus (A7-0172/2013),
- A. tā kā aviācija ir strauji augoša ekonomikas nozare gan Eiropas Savienībā, gan ārpus tās, jo īpaši Āzijā un Tuvajos Austrumos;
- B. tā kā aviācijas nozarei ir svarīga nozīme, nodrošinot cilvēku un uzņēmumu kontaktus gan Savienībā, gan visā pasaulē, jo īpaši ar jaunattīstības valstu tirgiem;
- C. tā kā Eiropas aviosabiedrības kopš 2012. gada ir samazinājušas vai plāno samazināt vairāk nekā 20 000 darbvieta;
- D. tā kā aviācijas nozares Eiropas sociālie partneri saistībā ar dialogu par globālās krīzes

¹ Pieņemtie teksti, P7_TA(2011)0251.

² Pieņemtie teksti, P7_TA(2010)0366.

³ Pieņemtie teksti, P7_TA(2010)0239.

⁴ OV C 74E, 20.3.2008., 506. lpp.

⁵ OV C 287E, 24.11.2006., 18. lpp.

ietekmi uz civilo aviāciju 2013. gada 29. janvārī vienojās par to, ka ir vajadzīga koordinēta un visaptveroša starptautiska mēroga rīcība;

- E. tā kā Komisijas 2005. gada paziņojumam bija svarīga nozīme Savienības ārējās aviācijas politikas izstrādāšanā;
- F. tā kā saistībā ar iepriekšējo septiņu gadu tendencēm ir lietderīgi veikt turpmāku pārskatīšanu,

Vispārīga informācija

1. uzsver panākumus, kas gūti vienota un atvērta Savienības reģionālā tirgus izveidē un vienlaikus vienotas Savienības pieejas tās ārējai aviācijas politikai izstrādē;
2. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu, kurā sniegta pašreizējās situācijas mūsdienīga analīze un ārējā aviācijas politikā kopš 2005. gada paveiktais, kā arī problēmas, ar ko Savienības aviācijas nozare saskaras pasaules aviācijas tirgū, kurā vērojama ārkārtīgi liela konkurence;
3. uzsver, ka aviācijas nozarei ir ļoti svarīga nozīme Savienības ekonomikā, jo īpaši izaugsmes un jaunu darbvietu izveides sekmēšanā, jo šī nozare nodrošina vairāk nekā 5 miljonus darbvietu Eiropā un 2,4 % no Savienības IKP, kā arī sekmē savienojumus starp Savienību un pārējo pasauli; uzsver, ka ir jā saglabā stipra un konkurētspējīga Savienības aviācijas nozare;
4. uzskata, ka nolūkā sekmēt drošību un apmierināt pasažieru vajadzības ir paveikts daudz, nosakot un ieviešot Savienības mehānismus un sistēmas, piemēram, Eiropas vienoto gaisa telpu (*SES*), jaunās paaudzes gaisa satiksmes vadības sistēmu (*SESAR*) un ierosmi *Clean Sky*, kā arī izveidojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (*EASA*) un globālo navigācijas satelītu sistēmu (*GNSS*); uzskata, ka ir jāpanāk turpmāka attīstība minētajās jomās;
5. tomēr pauž bažas par kavēšanos *SES* un *SESAR* ieviešanā, ņemot vērā nevajadzīgās izmaksas, ko šāda kavēšanās rada aviosabiedrībām un to pasažieriem; atbalsta Komisijas īstenotās sankcijas pret tām dalībvalstīm, kuras nav ievērojušas 2012. gada decembra termiņu un nav neko paveikušas, lai izveidotu funkcionālos gaisa telpas blokus;
6. aicina Komisiju un dalībvalstis pēc iespējas drīzāk nodrošināt *SES* un *SESAR* īstenošanu; atzīmē, ka pēc pilnīgas *SES* ieviešanas Eiropas vienotās gaisa telpas attīstība radīs ievērojamas tiešas un netiešas nodarbinātības iespējas;
7. uzsver, ka šīs Savienības programmas ir svarīgas ne tikai iekšējam tirgum, bet arī ārējai politikai; uzskata, ka šo instrumentu izveides pabeigšana un ieviešana palīdzēs konsolidēt Savienības rūpniecības stāvokli pasaules konkurences apstākļos;
8. uzsver Regulas par gaisa transporta pasažieru tiesībām pašreizējās pārskatīšanas nozīmi un atbalsta spēcīgu un patērētājiem patiesi draudzīgu Eiropas tiesību aktu izstrādi;
9. apzinās, ka finanšu krīze ir atšķirīgi ietekmējusi dažādus pasaules reģionus; uzskata, ka šā

iemesla dēļ Savienības aviosabiedrības saskaras ar konkurences radītām problēmām un ka divpusēji gaisa pakalpojumu nolīgumi ne vienmēr ir piemērotākais risinājums tirgus ierobežojumu vai negodīgu subsīdiju novēršanai;

10. uzskata, ka godīgas un atklātas konkurences nodrošināšanai iespējami drīzāk būtu jāpiemēro saskaņotāka Savienības pieeja, kas ietver vērienīgākus mērķus, jo visaptveroša ārējā aviācijas politika, neraugoties uz iepriekšējo septiņu gadu centieniem, tā arī nav izstrādāta;
11. uzskata, ka Eiropas tiesiskā regulējuma konverģence ir svarīgs faktors spēcīgas Eiropas pozīcijas nodrošināšanai pasaules tirgū un sadarbībā ar trešām valstīm;

2005. gada paziņojums un Parlamenta rezolūcija

12. atzinīgi vērtē paveikto attiecībā uz 2005. gada politikas trim pīlāriem; tagad ES apzīmējuma princips ir atzīts vairāk nekā 100 trešās valstīs; gandrīz 1000 divpusējo gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu ir pielāgoti Savienības tiesību aktiem, tādējādi nodrošinot juridisko noteiktību; pauž nožēlu, ka svarīgi partneri, tostarp Ķīna, Indija un Dienvidāfrika, vēl nav pieņēmuši šos principus;
13. norāda, ka Savienības ārējās aviācijas politikas īstenošana ir ļāvusi palielināt iekšējā tirgus potenciālu, ciktāl tā sekmē Savienības aviācijas nozares konsolidāciju laikā, kad globalizācijas ietekmē ekonomikas dalībniekiem jāklūst spēcīgākiem, lai izturētu ārvalstu konkurenci;
14. uzsver, ka ar kaimiņvalstīm ir izveidota aizvien lielāka kopējā aviācijas telpa; uzskata, ka šie nolīgumi ir radījuši svarīgus ekonomiskus ieguvumus; atzinīgi vērtē būtiskus centienus, kas veikti, lai pielāgotu dažādas reglamentējošās sistēmas Savienības tiesību aktiem tādās jomās kā drošība, drošums, gaisa satiksmes pārvaldība, vide, pasažieru tiesības, ekonomikas regulējums un sociālie aspekti;
15. atzinīgi vērtē visaptverošo ES un ASV aviācijas nolīgumu un tā pozitīvo ietekmi uz abu partneru ekonomiku, kā arī 80 000 jaunās darbvietas, kas tika izveidotas pirmo piecu gadu laikā pēc nolīguma stāšanās spēkā;
16. uzskata, ka spēcīga Savienības ārējā aviācijas politika, kas orientēta uz svarīgākajiem tirgiem ar izaugsmes potenciālu, jo īpaši Āzijas un Klusā okeāna reģionā, sniegs Savienības aviosabiedrībām jaunas uzņēmējdarbības iespējas;
17. uzsver, ka vēl ir jāpabeidz sarunas ar dažiem svarīgiem partneriem, tostarp Brazīliju, un ka plaša mēroga gaisa pārvadājumu nolīgumi ar šādām valstīm varētu radīt būtiskus ekonomiskus ieguvumus;
18. uzsver, ka joprojām ir jāizpilda dažas Parlamenta 2006. gada rezolūcijā izvirzītās prasības; turklāt uzsver, ka ir jāsekmē atbilstīgi starptautiskās drošības un drošuma standarti, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret Savienības un ārpus Savienības gaisa pārvadātājiem un mazinātu nelabvēlīgu ietekmi uz vidi;
19. uzsver — veidojot kopēju pieeju ar aviāciju saistīto jautājumu risināšanai, svarīgi ir tādi

instrumenti kā apvienoto komiteju sistēma;

20. atzinīgi vērtē to, ka ir izpildīti citi 2006. gada rezolūcijā izvirzītie uzdevumi, piemēram, *EASA* pienākumu paplašināšana;

Tirgus

21. norāda, ka ir būtiski palielinājusies satiksme ar Āzijas un Klusā okeāna reģionu un tā iekšienē, atspoguļojot tā ekonomiskās izaugsmes tendenci; pauž satraukumu par iespēju, ka gadījumā, ja nekas netiks darīts, Savienības aviosabiedrības un uzņēmumi varētu zaudēt gan lielās iespējas, kas tām paveras šajā pasaules daļā, gan spēju radīt peļņu;
22. norāda arī uz to, ka ārpussavienības gaisa pārvadātāju pozīcijas pasaulē ir sekmējušas subsīdijas un dažādos Tuvo Austrumu, Tālo Austrumu un Dienvidamerikas reģionos veiktie milzīgie publiskie ieguldījumi gaisa kuģos un infrastruktūrā;
23. uzsver, ka būtiskās izmaiņas Savienības iekšējā tirgū ir radījis zemo cenu aviosabiedrību tirgus daļas pieaugums; uzskata — neraugoties uz konkurenci, abi šie uzņēmējdarbības modeļi varētu rast veidus, kā vienam otru papildināt, saskaroties ar ārējā tirgus radītajiem izaicinājumiem;
24. norāda, ka ārkārtīgi zemās biļešu cenas, ko piedāvā dažas Eiropas zemo cenu aviosabiedrības, šīs sabiedrības kompensē, īstenojot negodīgu praksi personāla darba apstākļu jomā, piemēram, ar zemiem sociālajiem un darba tiesību standartiem; norāda arī, ka šādas biļešu cenas ir iespējamās, veicot minimālus ieguldījumus drošības jomā un saņemot nepamatotas reģionālās subsīdijas;
25. atzīmē, ka zemo cenu aviosabiedrības, kuru tirgus daļa ir 40 % no Savienības gaisa pārvadājumu tirgus, ir izraisījušas spēcīgu konkurenci aviosabiedrību vidū; uzsver — ja dalībvalsts ir ratificējusi SDO Konvencijas Nr. 87 un Nr. 98, aviosabiedrībām ir jāievēro tajās noteiktās pamattiesības, proti, pulcēšanās brīvība un darba ņēmēju pārstāvju un vienošanos par darba samaksu atzīšana, turklāt šo noteikumu ievērošana ir jākontrolē un jāpiemēro sankcijas par pārkāpumiem;
26. uzsver to lidostu nozīmi, kuras nodrošina savienojošos reisus, tostarp sekundāru, specializētu un vairākveidu savienojumu attīstības nozīmi, kā arī to, ka ir steidzami jāveic publiski un privāti ilgtermiņa ieguldījumi lidostu infrastruktūrā, lai palielinātu to jaudu, piemēram, būvējot jaunus skrejceļus un labāk izmantojot lidostu laika nišas, tādējādi efektīvāk izmantojot pašreizējo infrastruktūru, tostarp reģionālās lidostās, piemēram, Vidusjūras reģionā un pie Savienības austrumu robežām;
27. uzsver, ka Savienības aviosabiedrību konkurētspēju pasaulē kavē tādi faktori kā nevienlīdzīgi konkurences apstākļi, ko izraisa, piemēram, atšķirīgi valstu nodokļi, pārslogotas lidostas, augstas gaisa satiksmes pārvaldības un lidostu nodevas, konkurentu saņemtais valsts atbalsts, izmaksas saistībā ar oglekļa dioksīda emisijām, zemāku sociālo standartu piemērošana un atšķirīgi noteikumi par valsts atbalstu ārpus Savienības;
28. uzskata, ka minētie faktori rada potenciālus šķēršļus izaugsmei un nodarbinātībai;

29. aicina Komisiju veikt pētījumu par dalībvalstu atšķirīgajām gaisa pārvadājumu maksām, nodokļiem, nodevām un citiem maksājumiem un to ietekmi uz biļešu cenām un aviosabiedrību peļņu, kā arī pētījumu par iespējamo valsts atbalstu, ko saņēmuši konkurenti pasaules mērogā, un tā ietekmi uz Savienības aviosabiedrībām;
30. atzinīgi vērtē jaunus Savienības noteikumus attiecībā uz mobilo darba ņēmēju sociālo drošību;

Turpmākie pasākumi

31. uzskata, ka ārējā aviācijas politikā būtu pilnībā jāievēro savstarpīguma, tostarp attiecībā uz tirgus pieejamību, atvērtuma un godīgas konkurences principi, nodrošinot vienlīdzīgus konkurences nosacījumus, un tai vajadzētu būt diviem galvenajiem mērķiem — dot labumu patērētājiem un uzņēmumiem un atbalstīt Savienības aviosabiedrības un lidostas to centienos saglabāt vadošo pozīciju pasaulē;
32. šā iemesla dēļ uzsver, ka gaisa pārvadājumu nolīgumos ar kaimiņvalstīm un līdzīgi domājošiem partneriem ir jāiekļauj reglamentējošie noteikumi par godīgu konkurenci;
33. aicina turpināt izmantot procedūras visaptverošu aviācijas nolīgumu apspriešanai Savienības līmenī, pamatojoties uz Eiropas vienotību un Padomes pilnvarojumu;
34. aicina Komisiju minēto nolīgumu apspriešanā veicināt un aizsargāt Savienības intereses un nākt klajā ar Savienības standartiem, vērtībām un paraugpraksi;
35. aicina Komisiju un dalībvalstis ciešāk sadarboties un saskaņot rīcību, vedot sarunas par gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu noslēgšanu ar svarīgākajiem partneriem, lai vairotu Savienības nozīmību un jaunu tirgu pieejamības iespējas;
36. aicina Komisiju visaptverošajos nolīgumos iekļaut reglamentējošus nosacījumus attiecībā uz drošību, drošumu, pasažieru tiesībām, personāla apmācību un sertifikāciju;
37. aicina Komisiju pabeigt pašreizējās sarunas ar tādām kaimiņattiecību politikā iesaistītām valstīm kā Ukraina, Libāna, Tunisija, Azerbaidžāna un Alžīrija; atzīmē, ka šo valstu un to tirgu ģeogrāfiskais tuvums un dažās no tām pēdējā laikā novērotā ekonomiskā izaugsme var būt Savienības reģionālo un sekundāro lidostu attīstības iespēja; uzskata — ņemot vērā reģionālo lidostu lielo jaudu, šīs reģionālās lidostas var palīdzēt mazināt svarīgāko Eiropas lidostu pārslogojumu, tādējādi uzlabojot to konkurētspēju pasaules mērogā;
38. aicina Padomi pēc vajadzības piešķirt Komisijai sarunu pilnvaras attiecībā uz citām kaimiņattiecību politikā iesaistītajām valstīm, proti, Turciju, Armēniju un Lībiju;
39. uzskata, ka Savienībai attiecībās ar svarīgākajiem partneriem jāievēro individuāla pieeja, un aicina Komisiju pēc iespējas drīzāk pabeigt visaptverošu gaisa pārvadājumu nolīgumu apspriešanu, tostarp ar Austrāliju un Brazīliju, kā arī aicina Padomi piešķirt Komisijai pilnvaras apspriest šādu nolīgumu noslēgšanu ar strauji augošas ekonomikas valstīm, piemēram, Ķīnu, Indiju, Dienvidaustrumāzijas valstu asociāciju (*ASEAN*) un Persijas līča valstīm;

40. pauž viedokli, ka iespējama tirdzniecības un ieguldījumu nolīgums starp Eiropas Savienību un ASV skars arī aviācijas nozari; šā iemesla dēļ uzskata, ka Komisijai būtu jāsniedz pietiekama informācija, lai nodrošinātu to, ka Parlaments var cieši uzraudzīt gaidāmās sarunas;
41. uzsver, ka ir pilnībā jāīsteno mērķi, kas izvirzīti gaisa pārvadājumu nolīgumos ar svarīgākajiem partneriem, jo īpaši ASV un Kanādu, tostarp attiecībā uz ierobežojumu atcelšanu ārvalstnieku īpašumtiesību un kontroles īpatsvaram aviosabiedrībās; aicina novērst pašreizējo nevienlīdzību, jo Savienības aviosabiedrības nedrīkst veikt kabotāžas pārvadājumus ASV tirgū, bet ASV aviosabiedrības drīkst to darīt Eiropā; atzīmē, ka savstarpēji starptautiskie ieguldījumi sekmē aviācijas nozares ekonomisko dinamiku, un mudina Komisiju veicināt tādas starptautiskas tiesiskās vides izveidi, kura sekmē šādu ieguldījumu apjoma pieaugumu un atbalstu, kā arī stimulē aktīvu politiku, kuras mērķis ir noteikt standartus un paraugpraksi starptautisko ieguldījumu jomā;
42. uzskata, ka divpusējie nolīgumi var dot svarīgu ieguldījumu ārējās aviācijas politikas izstrādē, taču vienlaikus uzsver vienotas Savienības pieejas nozīmību;
43. uzsver godīgas un atklātas konkurences svarīgo nozīmi visās ar gaisa pārvadājumu pakalpojumiem saistītajās darbībās; aicina divpusējos gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos iekļaut standartizētas klauzulas par godīgu konkurenci;
44. aicina Komisiju noteikt un dalībvalstis piemērot to Savienības standartprasību minimumu, jo īpaši attiecībā uz sadarbību tiesiskā regulējuma, darba un vides standartu un pasažieru tiesību jomā, kuras jāiekļauj divpusējos nolīgumos, ar skaidru mērķi radīt iespējas un likvidēt šķēršļus Savienības aviosabiedrību darbībā;
45. aicina Komisiju ierosināt steidzami pārskatīt vai aizstāt Regulu 2004/868/EK par aizsardzību pret subsidēšanu un negodīgas cenu noteikšanas praksi, kas rada zaudējumus Kopienas gaisa pārvadātājiem¹;
46. atbalsta Komisijas priekšlikumus sekmēt brīvu un godīgu konkurenci attiecībās un nolīgumu slēgšanā ar trešām valstīm un izstrādāt jaunus un efektīvākus tirdzniecības aizsardzības instrumentus, kuri ir piemērotāki tādas negodīgas prakses novēršanai kā diskriminācija, reglamentējošo noteikumu nekonekventa piemērošana un pārredzamības trūkums uzņēmumu finanšu atskaitēs, kas var izraisīt tirgus kropļojumus;
47. aicina Komisiju iesaistīties dialogā ar Persijas līča valstīm nolūkā uzlabot pārredzamību un nodrošināt godīgu konkurenci;
48. norāda, ka Krievijas Federācija atsakās ievērot vienošanos par Sibīrijas pārlidojuma nodevu piemērošanas pakāpenisku izbeigšanu, kas tika panākta saistībā ar Krievijas Federācijas pievienošanos PTO 2011. gadā; uzskata — tā kā šīs nelikumīgās tranzīta nodevas piemērošana Savienības pārvadātājiem ilgtermiņā rada diskriminējošus nosacījumus, Savienībai būtu jāveic atbildes pasākumi, aizliedzot vai ierobežojot tranzītu tās gaisa telpā vai vispār veicot jebkādas pasākumus saistībā ar Krievijas Federācijas gaisa pārvadātāju Savienības gaisa telpas izmantošanu, lai motivētu Krievijas Federāciju atcelt

¹ OV L 162, 30.4.2004., 1.–7. lpp.

minētās nodevas, kas ir nelikumīgas, jo ir pretrunā starptautiskajiem nolīgumiem (Čikāgas konvencijai); šā iemesla dēļ aicina Komisiju un Padomi izvērtēt iespējamus pasākumus Krievijas Federācijas un Savienības savstarpīguma nodrošināšanai saistībā ar gaisa telpas izmantošanu;

49. uzsver, ka mērķtiecīga Savienības politika aviopasažieru tiesību aizsardzības jomā var sniegt Savienības aviosabiedrībām priekšrocības kvalitātes ziņā globālā konkurencē; aicina Komisiju veikt turpmākus pasākumus, lai sekmētu augstus Savienības standartus aviopasažieru tiesību jomā un uzraudzītu to transponēšanu un piemērošanu;
50. aicina Komisiju pēc iespējas drīzāk izstrādāt jaunu tiesisko regulējumu attiecībā uz Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanu, pamatojoties uz lejupeņu pieeju, tostarp Eiropas gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju labākas sadarbības mehānismu, un nodrošināt vajadzīgos nosacījumus *SESAR* īstenošanai;
51. aicina Padomi beidzot pieņemt nostāju attiecībā uz Parlamenta 2010. gada 5. maija normatīvo rezolūciju par priekšlikumu direktīvai par aviācijas drošības nodevām¹, kura Parlamentā tika pieņemta ar lielu balsu vairākumu, t. i., 96 % balsu, taču tā ir bloķēta Padomē;
52. uzskata, ka Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai (*ICAO*) ir svarīga nozīme, izstrādājot pasaules aviācijas nozares tiesisko regulējumu, piemēram, attiecībā uz aviosabiedrību īpašumtiesību un kontroles liberalizāciju, un nodrošinot globālo sadarbību gaisa satiksmes pārvaldībā; mudina *ICAO* turpināt globālu, uz tirgu pamatotu pasākumu izstrādi nolūkā mazināt lidostu trokšņu līmeni un ierobežot attiecīgās siltumnīcefekta gāzu emisijas; uzskata, ka ir ārkārtīgi svarīgi pēc iespējas drīzāk Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā panākt vienošanos par globālu pieeju;
53. aicina piešķirt Komisijai sarunu pilnvaras nolūkā precizēt un stiprināt Savienības pārstāvību *ICAO*,
54. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

¹ COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)

PASKAIDROJUMS

Aviācija mūsdienās ir būtiska Eiropas ekonomikas nozare. Tā nodrošina EUR 365 miljardus no Eiropas IKP un 5,1 miljonu darbavietu, taču septiņus gadus pēc Komisijas paziņojuma par Kopienas ārējās aviācijas politikas izstrādi mums joprojām ir jāasniedz izvirzītie mērķi.

Tagad vairāk nekā jebkad agrāk ir īstais laiks, lai panāktu strauju progresu Eiropas aviācijas nozarē. Tie pasaules reģioni, kuros daudz pielaidīgāki tiesību akti ļauj uzņēmumiem būvēt milzīgas jaunas lidostas, kas novirza daudz ceļotāju no Eiropas centrālajām lidostām, izvirza jaunus ekonomikas uzdevumus. Eiropas Savienībai ir steidzami jāpalielina tās lidostu jauda, lai novērstu risku, ka tiek zaudēta konkurētspēja salīdzinājumā ar reģioniem, kas piedzīvo ļoti strauju izaugsmi (mūsu bažas galvenokārt attiecas uz Āzijas un Klusā okeāna, Tuvo Austrumu un Dienvidamerikas reģioniem).

Ieguldījumi lidostu infrastruktūrā ir jāuztver nopietni, pat ja pieprasījums vēl nepārsniedz piedāvājumu. Tīkmēr maksimāli ir jāizmanto pašreizējā jauda (tostarp, nodrošinot laika nišu labāku pārvaldību un izmantojot lidostas, kas nenodrošina savienojošos reisu, nolūkā mazināt pārslogotību).

Ievērojot šo pašu savstarpējas papildināmības koncepciju, zemo cenu pārvadātāju skaita pastāvīgo pieaugumu ES iekšējā tirgū varētu izmantot kā jaunu veicināšanas modeli, nevis uzlūkot to kā konkurences apdraudējumu. „Klasiskie” un zemo cenu pārvadātāji varētu rast veidu, kā saskaņot ES tirgu, tādējādi vienam otru papildinot, lai stabilāk reaģētu uz ārējā tirgus radītajiem izaicinājumiem.

Stratēģiski runājot, Eiropas Savienībai ir jāaglabā konkurētspējīga aviācijas nozare. Mūsdienās svarīgākie aviācijas tirgi atrodas ārpus Eiropas, tāpēc ES rūpniecības nozares ir jāattīsta arī šajos tirgos.

Kopš 2005. gada ir apspriesti daudzi nolīgumi ar svarīgākajām partnervalstīm. Taču citi izšķiroši nolīgumi ar svarīgiem partneriem (tostarp ar Austrāliju un Jaunzēlandi) vēl ir jānoslēdz.

Lai sekmētu šo turpmāko attīstību, referents uzsver, ka ir svarīgi izstrādāt un ieviest tādus ES mehānismus kā *SES*, *SESAR*, *EASA* un *GNSS*. Šie instrumenti, kas izstrādāti iekšējā tirgus darbības sekmēšanai, vienlaikus palīdzēs ES tās ārējās aviācijas politikas īstenošanā. Šo mehānismu izveides pabeigšana konsolidēs Eiropas rūpniecības pozīcijas, stiprinot tās spēju stāties pretī jaunajiem konkurences izvirzītajiem uzdevumiem.

Lai turpinātu šo mehānismu ieviešanu, ir jāizstrādā dažas obligātas procedūras. Piemēram, iespējami drīzāk ir jāievieš funkcionālie gaisa telpas bloki, kas ir būtiski Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanai.

Neraugoties uz liberalizācijas nepieciešamību, ES ir jāturpina aizsargāt Eiropas intereses un standartus. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš darba un vides standartiem, pasažieru tiesībām un Eiropas noteikumu ievērošanai.

Labāka koordinācija būtu vēlama attiecībā uz Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (*ICAO*), kuras locekles ir ES dalībvalstis, bet Eiropas Komisija ir aicināta piedalīties novērotāja lomā. Tas ļautu Eiropai 27 nostāju vietā paust vienu nostāju, tādējādi palielinot tās ietekmi *ICAO* apspriedēs. Komisija un dalībvalstis kopīgi ir atbildīgas par ciešāku sadarbīanos, lai panāktu šo saskaņoto pārstāvību.

21.3.2013

STARPTAUTISKĀS TIRDZniecības KOMITEJAS ATZINUMS

Transporta un tūrisma komitejai

par ES ārējo aviācijas politiku — nākotnes problēmu risinājums
(2012/2299(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Robert Sturdy*

IEROSINĀJUMI

Starptautiskās tirdzniecības komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu, kurā savlaicīgi sniegta pašreizējās situācijas analīze un ārējā aviācijas politikā kopš 2005. gada paveiktais, kā arī problēmas, ar ko ES aviācijas nozare saskaras pasaules aviācijas tirgū, kurā vērojama ārkārtīgi liela konkurence;
2. uzsver, ka aviācijas nozarei ir ļoti svarīga nozīme ES ekonomikā, jo īpaši izaugsmes un jaunu darbvieta izveides sekmēšanā, jo šī nozare nodrošina vairāk nekā 5 miljonus darbvieta Eiropā un 2,4 % no ES IKP, kā arī savienojumus starp Savienību un pārējo pasauli; uzsver, ka ir jāsiglabā stipra un konkurētspējīga ES aviācijas nozare;
3. atbalsta Komisijas priekšlikumus sekmēt brīvu un taisnīgu konkurenci attiecībās un nolīgumu slēgšanā ar trešām valstīm un izstrādāt jaunus, labāk pielāgotus un efektīvākus tirdzniecības aizsardzības instrumentus tādas negodīgas prakses novēršanai kā diskriminācija, reglamentējošo noteikumu nekonsekventa piemērošana un pārredzamības trūkums uzņēmumu finanšu atskaitēs, kas var izraisīt tirgus kropļojumus;
4. aicina dalībvalstis, Komisiju un aviosabiedrības sekmēt reģionālo lidostu nozīmi visā ES, piemēram, Vidusjūras reģiona valstīs un pie Savienības austrumu robežas, veidojot lidostu infrastruktūras ar mērķi veicināt pasažieru un preču plūsmu, tādējādi stiprinot ekonomiskās un tirdzniecības attiecības ar trešām valstīm un vienlaikus radot vairāk nodarbinātības iespēju;
5. atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu spēkā esošajos dalībvalstu un trešo valstu nolīgumos par aviācijas pakalpojumiem ieviest taisnīgas konkurences klauzulu un mudina šādas klauzulas iekļaut visos aviācijas nolīgumos, ko Eiropas Savienība slēdz ar kaimiņvalstīm

vai stratēģiskajiem partneriem;

6. aicina ES uzņemties vadošo lomu Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (*ICAO*), lai noslēgtu starptautisku nolīgumu par vispārēju emisiju tirdzniecības sistēmu, kas orientēta uz starptautiskās aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu, papildus ASV kā līgumslēdzējas puses iesaistot arī Ķīnu, Indiju un citas jaunietekmes valstis; turklāt mudina ES pilnveidot civilās aviācijas starptautisko tiesību sistēmu gaisa satiksmes drošības un ilgtspējas jomā;
7. pauž nožēlu par to, ka Krievijas Federācija nepilda savas starptautiskās saistības, un aicina izbeigt negodīgo praksi piemērot maksas Eiropas aviosabiedrībām, kuru gaisa kuģi lido pāri Krievijas teritorijai;
8. aicina pastiprināt Komisijas un dalībvalstu sadarbību un koordināciju, vedot sarunas par gaisa pakalpojumu nolīgumu noslēgšanu ar svarīgākajiem partneriem, lai vairotu ES nozīmību un jaunu tirgu pieejamības iespējas;
9. uzsver, ka ir pilnībā jāīsteno mērķi, kas izvirzīti gaisa satiksmes nolīgumos ar svarīgākajiem partneriem, jo īpaši ASV un Kanādu, tostarp attiecībā uz ierobežojumu atcelšanu ārvalstnieku īpašumtiesību un kontroles īpatsvaram aviosabiedrībās; aicina novērst pašreizējo nevienlīdzību, kad ES uzņēmumi nedrīkst veikt kabotāžas pārvadājumus ASV tirgū, bet ASV uzņēmumi drīkst to darīt Eiropā; atgādina, ka savstarpēji starptautiskie ieguldījumi sekmē aviācijas nozares ekonomisko dinamiku, un mudina Komisiju veicināt tādas starptautiskas tiesiskās vides izveidi, kura sekmē šādu ieguldījumu apjoma pieaugumu un atbalstu, kā arī stimulē aktīvu politiku, kuras mērķis ir noteikt standartus un paraugpraksi starptautisko ieguldījumu jomā;
10. atbalsta Komisijas priekšlikumus pabeigt pašreizējās sarunas ar partnervalstīm, jo īpaši Brazīliju, Austrāliju un Jaunzēlandi, līdz 2015. gadam pabeigt sarunas par ES mēroga aviācijas nolīgumiem ar visām kaimiņvalstīm un sākt ES mēroga sarunas ar dažiem svarīgākajiem partneriem, proti, Krieviju, Ķīnu, Japānu, dažām Persijas līča valstīm, Turciju, Dienvidaustrumāzijas valstu asociāciju (*ASEAN*) un Indiju; turklāt pauž atbalstu ciešākai koordinācijai ES mērogā, stiprinot Eiropas aviosabiedrības un Eiropas gaisa satiksmes centrus.

KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

Pieņemšanas datums	21.3.2013
Galīgais balsojums	+: 26 -: 3 0: 2
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andriekienė, Maria Badiá i Cutchet, Nora Berra, David Campbell Bannerman, Daniel Caspary, María Auxiliadora Correa Zamora, Marielle de Sarnez, Yannick Jadot, Metin Kazak, Franziska Keller, Bernd Lange, David Martin, Vital Moreira, Paul Murphy, Cristiana Muscardini, Franck Proust, Helmut Scholz, Peter Šťastný, Robert Sturdy, Henri Weber, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Paweł Zalewski, Dan Dumitru Zamfirescu
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Josefa Andrés Barea, Silvana Koch-Mehrin, Elisabeth Köstinger, Katarína Neveďalová
Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Petri Sarvamaa, Patrice Tirolien

3.5.2013

NODARBINĀTĪBAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAS ATZINUMS

Transporta un tūrisma komitejai

par ES ārējo aviācijas politiku — nākotnes problēmu risinājums
(2012/2299(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Georges Bach*

IEROSINĀJUMI

Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

- A. tā kā Eiropas aviosabiedrības kopš 2012. gada ir samazinājušas vai plāno samazināt vairāk nekā 20 000 darbavietu;
- B. tā kā aviācijas nozares Eiropas sociālie partneri saistībā ar dialogu par globālās krīzes ietekmi uz civilo aviāciju 2013. gada 29. janvārī vienojās par to, ka ir nepieciešama koordinēta un visaptveroša starptautiskā mēroga rīcība,
 1. uzsver, ka Eiropas aviācijas nozare pašlaik nodrošina darbavietas 5,1 miljoniem personu un būtiski veicina ekonomikas izaugsmi un reģionālo un sociālo kohēziju;
 2. atzīmē, ka gaisa transports ir svarīgs ekonomikas un nodarbinātības veicinātājs — 2012. gadā Eiropas aviosabiedrības apkalpoja 790 miljonus pasažieru un to aprēķinātais ikgadējais ieguldījums Eiropas IKP ir EUR 365 miljardi;
 3. atzinīgi vērtē panākto progresu kopējas Eiropas pieejas izstrādē attiecībā uz ES ārējās aviācijas politiku; uzskata, ka šāda kopēja pieeja nākotnē būs jāpastiprina, lai varētu stāties pretī starptautiskajai konkurencei;
 4. uzsver, cik svarīgi ir tādi instrumenti kā apvienoto komiteju sistēma, lai veidotu kopēju pieeju ar aviāciju saistīto jautājumu risināšanā;
 5. atzinīgi vērtē progresu, kas panākts lielākas Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveidē, noslēdzot svarīgus gaisa satiksmes nolīgumus ar kaimiņvalstīm, un tā rezultātā veiktos pielāgojumus ES tiesiskajam regulējumam tādās svarīgās jomās kā aviācijas drošība,

aizsardzība pret draudiem sabiedrības drošībai, gaisa satiksmes pārvaldība, vide, aviopasažieru tiesības, ekonomiskais regulējums un sociālie aspekti;

6. atzinīgi vērtē visaptverošo ES aviācijas nolīgumu ar ASV un tā pozitīvo ietekmi uz abām ekonomikām, kā arī plānotās 80 000 jaunās darbavietas, kas tika izveidotas pirmo piecu gadu laikā; aicina Komisiju pēc iespējas drīz noslēgt visaptverošus aviācijas nolīgumus arī ar tādiem svarīgiem partneriem kā Brazīlija, Austrālija un Jaunzēlande;
7. norāda, ka Kopienas ārējās aviācijas politikas īstenošana ir nodrošinājusi būtisku progresu dalībvalstu gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu pielāgošanā ES tiesību aktiem un palīdzējusi palielināt vienotā tirgus potenciālu — tas veicina ES aviācijas nozares apvienošanu laikā, kad globalizācijas ietekmē ekonomikas dalībniekiem jākļūst spēcīgākiem, lai pretotos ārvalstu konkurencei;
8. aicina Komisiju un dalībvalstis turpināt Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) izveidi un jaunās paaudzes gaisa satiksmes vadības sistēmas (*SESAR*) ieviešanu; atzīmē, ka Eiropas vienotā gaisa telpa, kad tā būs pilnībā izveidota, radīs ievērojamas tiešas un netiešas nodarbinātības iespējas;
9. norāda, ka Eiropas aviācijas nozarei varētu būt ievērojams izaugsmes potenciāls, ja starp visām valstīm valdītu godīga un atvērta konkurence, kas veicinātu aviācijas nozares pilnīga potenciāla izmantošanu Eiropas ekonomikā;
10. tādēļ uzsver, ka aviācijas nolīgumos ar kaimiņvalstīm un līdzīgi domājošiem partneriem ir jāiekļauj tiesiskie godīgas konkurences pamatnoteikumi;
11. norāda, ka būtu jāpalielina Eiropas centrmezgla lidostu nozīme, slēdzot attiecīgus aviācijas nolīgumus un veicot investīcijas, lai veicinātu labākus infrastruktūru savienojumus starp centrmezgla lidostām, kaimiņos esošajām reģionālajām lidostām un apkārtējo teritoriju, tā nodrošinot izaugsmi un pastiprinošu ietekmi ekonomikā, piesaistot papildu ārvalstu tiešos ieguldījumus, radot papildu darbavietas un saglabājot darbavietas Eiropas aviosabiedrībās, lidostās un citos pakalpojumu uzņēmumos;
12. uzskata, ka iespējamais šķēršļus izaugsmei un nodarbinātībai rada atšķirības valsts nodokļu piemērošanā aviācijas nozarei, lidostu un gaisa telpas noslogotība Savienībā un dažādās maksas par aeronavigācijas un lidostu pakalpojumiem, kā arī zemāku sociālo standartu un atšķirīgu valsts atbalsta noteikumu piemērošana trešajās valstīs;
13. aicina dalībvalstis noskaidrot, vai nodokļi, nodevas un maksājumi, kuri ietekmē aviosabiedrību izmaksas, nevājina konkurenci kopumā;
14. prasa, lai Komisija tās centienos uzlabot aviācijas tirgus konkurētspēju un atvērtību noteiktu normatīvās pamatnostādnes, kas atbilstu drošības, darba un sociālajiem standartiem, darbavietu saglabāšanas, darba apstākļu, aviācijas drošības — tostarp noteikumu par darbalaiku un lidojuma laikiem, lai izvairītos no pārslodzes — un vides standartiem un kvalitātes uzlabošanas prasībām, tādā veidā nodrošinot, ka konkurence nekļūst par sacensībām pēc iespējas zemāku standartu piemērošanā;
15. uzsver, ka aviācijas nozares liberalizēšanas centieni, piemēram, apkalpošanas uz zemes

pakalpojumu un pieļaujamā lidojuma ilguma jomā, nedrīkst atstāt negatīvu ietekmi uz darba ņēmējiem vai sabiedrību; uzsver, ka liberalizēšanas centienos jāņem vērā to sociālās ietekmes novērtējums;

16. vērš uzmanību uz to, ka spēcīgu konkurenci starp aviosabiedrībām rada zemo cenu gaisa transporta uzņēmumi — šis ES aviācijas tirgus segments veido 40 %; uzsver— ja attiecīgā dalībvalsts ir ratificējusi SDO Konvencijas Nr. 87 un Nr. 98 noteikumus, aviosabiedrībām ir jāievēro tajās noteiktās pamatbrīvības, proti, par pulcēšanās brīvību un darba ņēmēju pārstāvju un koplīgumu atzīšanu, turklāt šo noteikumu ievērošana ir jākontrolē un par pārkāpumiem jāparedz sodi;
17. uzsver, ka Komisijas ierosināto reformu attiecībā uz aviosabiedrību īpašumu un pārbaudi var veikt — ja tas vispār iespējams —, tikai pamatojoties uz skaidriem noteikumiem un pēc sociālās ietekmes izvērtējuma veikšanas, kā arī konsultējoties ar sociālajiem partneriem un viņus pilnībā iesaistot; norāda, ka šādas reformas pamatā jābūt mērķim nodrošināt ES un trešo valstu uzņēmumiem vienlīdzīgus konkurences apstākļus;
18. prasa Komisijai, sarunās apspriežot aviācijas attiecību paplašināšanu, nodrošināt, ka ir iesaistīts Parlaments un visas attiecīgās ieinteresētās personas, tostarp sociālie partneri, lai pasākumu izstrādes, jo īpaši nodarbinātības un nozares izaugsmes, ziņā panāktu labāko iznākumu; uzskata, ka ir jāveic un jāņem vērā sociālās ietekmes izvērtējums;
19. norāda, ka trešo valstu aviosabiedrībām ir jāievēro tādas SDO konvenciju pamattiesības kā pulcēšanās brīvība, darbinieku pārstāvju sasaukšana un koplīgumu atzīšana, jo īpaši Konvencijas Nr. 87 5. pants; aicina Komisiju un dalībvalstis starptautiskos aviācijas nolīgumos kā saistošas nostiprināt sociālās klauzulas un SDO standartus un noteikt sodus par to neievērošanu;
20. konstatē, ka zemo cenu aviosabiedrību pieaugošā tirgus daļa būtiski ietekmē konkurenci Eiropā, to izmaina īsajos un vidējos lidojumu maršrutos un negatīvi ietekmē darba ņēmēju sociālo drošību;
21. uzskata — lai arī tīkla aviosabiedrības spēcīgi konkurē ar zemo cenu gaisa transporta uzņēmumiem, tie tomēr varētu cits citu papildināt, uzņemoties jaunus tālsatiksmes uzdevumus tirgos ārpus Eiropas robežām;
22. uzskata, ka spēcīga ES Ārējā aviācijas politika, kuras mērķis ir svarīgākie tālsatiksmes tirgi ar izaugsmes potenciālu, jo īpaši Āzijas un Klusā okeāna reģionā, sniegs ES aviosabiedrībām jaunas uzņēmējdarbības iespējas;
23. prasa Komisijai, pārstrādājot Regulu Nr. 868/2004 par cenu noteikšanu, pastiprināti ņemt vērā sociālā nodrošinājuma sistēmu kvalitāti un nodarbināto personu darba standartus;
24. uzskata, ka lēmums par mobilo darba ņēmēju sociālo drošību ir pareizais veids, kā novērst dažu uzņēmumu centienus savā labā izmantot dalībvalstu sociālās apdrošināšanas sistēmu atšķirības, tā kaitējot darba ņēmējiem;
25. pauž cerību, ka Komisija nodrošinās, ka aviosabiedrības ievēro šos noteikumus, un pretējā gadījumā veiks vajadzīgos pasākumus.

KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

Pieņemšanas datums	23.4.2013
Galīgais balsojums	+: 35 -: 5 0: 1
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Regina Bastos, Edit Bauer, Heinz K. Becker, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Milan Cabrnock, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Danuta Jazłowiecka, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Siiri Oviir, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Elisabeth Schroedter, Joanna Katarzyna Skrzydlewska, Jutta Steinruck, Traian Ungureanu, Andrea Zanoni
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Georges Bach, Edite Estrela, Jelko Kacin, Svetoslav Hristov Malinov, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Csaba Sógor, Tatjana Ždanoka
Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Anna Hedh, Anna Záborská

KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

Pieņemšanas datums	7.5.2013
Galīgais balsojums	+: 41 -: 0 0: 3
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Phil Bennion, Spyros Danellis, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Pilar Ayuso