



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

2.10.2013

B7-0440/2013

PROJEKT REZOLUCJI

zgodnie z art. 88 ust. 2, ust. 3 i ust. 4 lit. c) Regulaminu

w sprawie projektu rozporządzenia wykonawczego Komisji dotyczącego projektu rozporządzenia Komisji (UE) nr .../... z dnia XXX zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (D028112/02 – 2013/2758(RPS))

Brian Simpson w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

RE\1005190PL.doc

PE519.288v01-00

PL

Zjednoczona w różnorodności

PL

B7-0440/2013

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie projektu rozporządzenia wykonawczego Komisji dotyczącego projektu rozporządzenia Komisji (UE) nr .../... z dnia XXX zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (D028112/02 – 2013/2758(RPS))

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt rozporządzenia wykonawczego Komisji (D028112/02),
 - uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE¹, w szczególności jego art. 8 ust. 5,
 - uwzględniając opinię wydaną dnia 12 lipca 2013 r. przez komitet, o którym mowa w art. 65 wyżej wspomnianego rozporządzenia,
 - uwzględniając art. 5a ust. 3 lit. b) decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji²,
 - uwzględniając art. 88 ust. 2 i 3 oraz ust. 4 lit c) Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że rozporządzenie nr 216/2008/WE przyznaje Komisji uprawnienia wykonawcze o charakterze ogólnym w celu zmiany innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez uzupełnienie go o nowe inne niż istotne elementy;
- B. mając na uwadze, że podstawowe wymogi odnoszące się do ograniczenia czasu trwania lotu określono w art. 8 lit. f załącznika IV do rozporządzenia 216/2008/WE, który stanowi, że w zasadach dotyczących zmęczenia należy uwzględniać szereg czynników wymienionych w tymże artykule;
- C. mając na uwadze, że we wniosku zaproponowano własną interpretację przynajmniej trzech tych czynników: zmęczenia, godzin nocnych i braku snu, co pozostaje w sprzeczności z dostępnymi dowodami naukowymi przedstawionymi w przynajmniej pięciu sprawozdaniach (w latach 2009–2013), nie zasięgnąwszy opinii naukowej, która stanowiłaby podstawę proponowanych zasad; mając na uwadze, że jest to tożsame z niewystarczającym uwzględnieniem tych czynników;
- D. mając na uwadze, że nie uwzględniwszy wszystkich czynników określonych

¹ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

² Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

w podstawowych wymogach zawartych w art. 8 lit. f) rozporządzenia 216/2008/WE oraz opierając wnioski na innych, niepowiązanych z bezpieczeństwem czynnikach, Komisja uzupełnia teraz rozporządzenie o wymogi podstawowe, zmieniając tym samym prawo pierwotne;

- E. mając na uwadze, że art. 22 ust. 2 lit. a) rozporządzenia 216/2008/WE stanowi, iż przepisy wykonawcze odnoszące się do czasu lotu i długości zmiany, a także do wymogów dotyczących odpoczynku powinny wstępnie obejmować wszystkie istotne postanowienia części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, z uwzględnieniem najnowszych ustaleń naukowych i technicznych;
 - F. mając na uwadze, że nie przeprowadziwszy własnej analizy podstawy naukowej wniosku Komisja nie postąpiła w sposób rozważny i ostrożny oraz nie zrealizowała właściwie swego uprawnienia do rozpatrzenia dostępnych dowodów naukowych w przypadku wątpliwości do co bezpieczeństwa części wniosku w sprawie limitów czasu lotu;
 - G. mając na uwadze, że w przeciwieństwie do państw członkowskich, które wzięły udział w posiedzeniu komitetu EASA, Parlament Europejski nie miał dostępu do istotnych postanowień dotyczących specyfikacji certyfikacyjnych, a zatem nie mógł skorzystać z prawa do kontroli przy pełnej świadomości odnośnych zagadnień i na równi z państwami członkowskimi;
 - H. mając na uwadze, że jest to sprzeczne z praktykami stanowienia prawa, zgodnie z którymi zasady dotyczące operacji lotniczych powinny obejmować wszystkie odnośnie i istotne postanowienia; mając na uwadze, że udzielenie EASA uprawnień do podejmowania decyzji w sprawie podstawowych wymogów przekracza mandat wynikający z rozporządzenia WE nr 216/2008 i pozbawia Parlament Europejski możliwości sprawowania demokratycznej kontroli w jakiegokolwiek postaci;
1. sprzeciwia się przyjęciu projektu rozporządzenia wykonawczego Komisji;
 2. wzywa Komisję do wycofania projektu rozporządzenia wykonawczego dotyczącego projektu rozporządzenia Komisji (UE) nr .../... z dnia XXX zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;
 3. podkreśla, że rozporządzenia dotyczące czasu lotu wywierają znaczący wpływ na bezpieczeństwo transportu lotniczego oraz na interesy socjalne personelu podobnie jak w przypadku czasu jazdy i czasu odpoczynku w transporcie drogowym oraz że decyzje w sprawie takich rozporządzeń mają wyraźnie polityczny charakter; podkreśla, że te rozporządzenia w sprawie czasu lotu dotyczą ważnych kwestii politycznych, którymi należy się zająć na wczesnym etapie przygotowywania sprawozdań legislacyjnych w dziedzinie współdecyzji, przy zachowaniu pełnej przejrzystości wobec obywateli Europy, Rady Europejskiej oraz Parlamentu Europejskiego;
 4. jest przekonany, że Komisja przekroczyła swe uprawnienia – przyznane jej na mocy rozporządzenia (WE) nr 216/2008 – gdy przekazała Agencji prawo do zmiany istotnych części rozporządzenia 216/2008/WE za pomocą specyfikacji certyfikacyjnych

w dziedzinie czasu gotowości do pracy i ograniczonego czasu odpoczynku;

5. jest zdania, że istotne części projektu rozporządzenia Komisji nie opierają się na dowodach naukowych, czego wymaga rozporządzenie 216/2008/WE, oraz że Komisja nie przedstawiła wystarczających dowodów naukowych pozwalających rozwiązać uzasadnione wątpliwości co do zagrożenia bezpieczeństwa w dziedzinie pracy nocą i pozbawienia snu, w związku z czym wniosek Komisji jest sprzeczny z zasadą proporcjonalności i wykracza poza uprawnienia wykonawcze przewidziane w rozporządzeniu 216/2008/WE;
6. uważa, że konieczne jest przyjęcie nowych zasad w celu zapobiegania zmęczeniu załóg samolotów, dlatego też zwraca się do Komisji o złożenie w trybie pilnym nowego wniosku spełniającego wymogi udzielonego jej mandatu i zgodnego z zasadą proporcjonalności; nalega, by w zmienionym wniosku Komisja uwzględniła następujące kwestie: ograniczenia długości zmiany na pokładzie do nie więcej niż 10 godzin, przy maksymalnej łącznej długości czasu gotowości do pracy i czasu pracy na pokładzie wynoszącej 18 godzin;
7. podkreśla, że w oparciu o klauzulę poprawy bezpieczeństwa państwa członkowskie muszą mieć swobodę stosowania przepisów oferujących wyższy poziom ochrony niż przepisy rozporządzenia w przypadkach, w których uznają to za stosowne, i pod warunkiem zastosowania się do wszystkich przepisów rozporządzenia;
8. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także rządów i parlamentom państw członkowskich.