



4.11.2015

PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

komission julkilausuman johdosta

työjärjestyksen 123 artiklan 2 kohdan mukaisesti

tulevasta ilmailupaketista
(2015/2933(RSP))

**Gesine Meissner, Pavel Telička, Dominique Riquet, Ramon Tremosa i
Balcells**

ALDE-ryhmän puolesta

**Euroopan parlamentin päätöslauselma tulevasta ilmailupaketista
(2015/2933(RSP))**

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon 25. huhtikuuta 2007 antamansa päätöslauselman Euroopan yhteisen ilmailualueen (ECAA) perustamisesta¹,
 - ottaa huomioon lentoasemamaksuista 11. maaliskuuta 2009 annetun direktiivin 2009/12/EY,
 - ottaa huomioon 7. kesäkuuta 2011 antamansa päätöslauselman Lissabonin sopimuksen mukaisista kansainvälisistä ilmailusopimuksista²,
 - ottaa huomioon päätöslauselmansa EU:n ulkoisesta ilmailupolitiikasta – Tulevat haasteet³,
 - ottaa huomioon 12. maaliskuuta 2014 ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamansa kannan ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (uudelleenlaadittu)⁴,
 - ottaa huomioon 12. maaliskuuta 2014 ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamansa kannan ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta⁵,
 - ottaa huomioon 29. lokakuuta 2015 antamansa päätöslauselman tarvittavien radiotaajuusalueiden osoittamisesta Maailman radioviestintäkonferenssissa (WRC-15), joka on määrä pitää 2.–27. marraskuuta 2015 Genevessä, sellaisen satelliitteihin perustuvan teknologian kehittämiseksi tulevaisuudessa, joka mahdollistaa maailmanlaajuiset lentoseurantajärjestelmät⁶,
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 90 artiklan, 100 artiklan 2 kohdan ja 218 kohdan,
 - ottaa huomioon komissiolta tulevan lainsäädäntöasioihin kuuluvan ilmailupaketin,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 123 artiklan 2 kohdan,
- A. ottaa huomioon, että lentoliikenteen ala työllisti Euroopassa vuonna 2012 suoraan 5,5 miljoonaa henkilöä ja että sen osuus unionin BKT:stä oli yli 2,6 prosenttia;

¹ EUVL C 74 E, 20.3.2008, s. 658.

² EUVL C 380 E, 11.12.2012, s. 5.

³ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2013)0290.

⁴ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2014)0220.

⁵ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2014)0221.

⁶ Hyväksytyt tekstit, P8_TA-PROV(2015)0392.

- B. ottaa huomioon, että lentomatkustajien määrä EU:ssa vuonna 2014 oli 849,4 miljoonaa, mikä merkitsee 4,4 prosentin lisäystä vuoteen 2013 verrattuna ja 16,9 prosentin lisäystä vuoteen 2009 verrattuna;
- C. ottaa huomioon, että eurooppalaiset lentoyhtiöt ovat vuoden 2012 jälkeen irtisanoneet tai sitoutuneet irtisanomaan yli 20 000 työntekijää;
- D. toteaa, että eurooppalaiset lentoyhtiöt toimivat nopeasti muuttuvassa lisääntyvän kilpailun ympäristössä sekä sisämarkkinoilla että ulkomarkkinoilla;
- E. katsoo, että unionin ja sen jäsenvaltioiden on parannettava tiettyjä oikeudellisia ja taloudellisia säännöksiä, jotka koskevat esimerkiksi kansallisia ja paikallisia veroja ja rajoittavat toiminta-aikoja, jos Euroopan ilmailualalta halutaan poistaa tarpeettomat rasitteet;
- F. ottaa huomioon, että komissio aikoo esittää vuoden 2015 loppuun mennessä ilmailupaketin, jossa on tarkoitus määrittää unionin ilmailualan kohdistuvat haasteet ja reagoida niihin;

Ilmailualan kilpailukyvyn parantaminen

1. katsoo, että ilmailupaketilla olisi annettava kipeästi kaivattu piristysruiske unionin ilmailualalle ja sillä olisi kohennettava alan kilpailukykyä, varmistettava paremmat toimintaedellytykset sekä hahmoteltava unionin ilmailualan pitkän aikavälin strategia;
2. kehottaa komissiota ilmailupakettia laatiessaan ottamaan huomioon parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen (SES 2+) (T7-0220/2014) sekä Euroopan lentoturvallisuusvirastoon (EASA) (T7-0151/2014) ja sisällyttämään kannat pakettiin;
3. korostaa, että ilmailuteollisuus on merkittävä unionin kasvua ja työllisyyttä edistävä toimija ja että se liittyy tiiviisti unionin lentoliikennealan kilpailukykyyn (yhteys ilmenee esimerkiksi positiivisena vientitaseena, puhtaampina teknologioina eurooppalaisissa ilma-aluksissa, SESAR-hankkeen toteuttamisena, yhtenäisenä eurooppalaisena ilmatilana (SES), ilmailun turvallisuutta koskevin kahdenvälisinä sopimuksina, huoltoketjuna); toteaa, että ilmailuteollisuuden liikevaihto on noin 100 miljardia euroa vuodessa ja sen palveluksessa on suoraan noin 500 000 työntekijää; kehottaa siksi laatimaan ennakoivia politiikkoja, jotta ilmailuteollisuudelle voidaan kehittää suotuisa toimintaympäristö;
4. korostaa, että innovointi on ennakoedellytys kilpailukykyiselle eurooppalaiselle ilmailualalle; suosittelee siksi, että komissio tukee innovaatioita ilmaliikenteen hallinnan alalla (automaattiset lennonjohtopalvelut, vapaa reititys), etäohjattavissa ilma-alusjärjestelmissä, vaihtoehtoisissa polttoaineratkaisuissa, ilma-alusten ja niiden moottoreiden suunnittelussa (enemmän tehoa, vähemmän melua), lentoasemien turvallisuudessa (kosketusvapaat ratkaisut, edistynyt turvavalvontateknologia, yhden turvatarkastuksen periaate) ja digitoimisessa yhdessä multimodaalisten ratkaisujen kanssa (tietokoneistetut maapalvelut); suosittelee lisäksi, että komissio tukee maailmanlaajuisia ympäristöratkaisuja, kuten kansainvälisen ilmailun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävää maailmanlaajuisia markkinapohjaista

toimenpidettä, ja yhdenmukaistaa ilmailun päästökauppajärjestelmän kaltaisia alueellisia järjestelmiä pyrkien yhdistämään ne maailmanlaajuisiksi järjestelmäksi, lentoasemien viherryttämistä (ilma-alusten vihreä rullaus) ja uusia liiketoimintamalleja (IATAn uutta jakelukapasiteettia koskeva aloite, omaehtoiset jatkoyhteydet tai yhtenäiset matkalippujärjestelmät);

5. pitää valitettavana, että yhteisön lentoliikenteen harjoittajia vahingoittavilta tulta ja epäterveiltä hinnoittelukäytännöiltä suojautumisesta annettu asetus (EY) N:o 868/2004 on osoittautunut soveltamisalaltaan riittämättömäksi ja tehottomaksi; pyytää komissiota esittämään mahdollisimman pian analyysin asetuksen täytäntöönpanon laiminlyömisestä syistä ja tarkistamaan asetusta siten, että turvataan oikeudenmukainen kilpailu aiempaa tehokkaammin, varmistetaan vastavuoroisuus ja lopetetaan epäoikeudenmukaiset käytännöt, myös tiettyjen kolmansien maiden lentoyhtiöille myönnettyt ja markkinoita vääristävät tuet ja valtionavut; korostaa, että olisi pyrittävä parantamaan Euroopan tason poliittista strategiaa, jotta tämä kiista voitaisiin ratkaista pikaisesti lähinnä soveltamalla avointa ja ”oikeudenmukaista kilpailua” koskevaa lauseketta; pyytää lisäksi komissiota käsittelemään lentoyhtiöiden ”vaikuttavan valvonnan” konseptia;
6. pitää valitettavana, että veronmaksajien varoja on haaskattu tukemalla infrastruktuureita, jotka eivät ole täyttäneet odotuksia; kehottaa komissiota laatimaan julkisen luettelon haamulentoasemista ja tehottomista lentoasemista;
7. panee merkille, että unionin lentoasemat ovat huomattavien kilpailupaineiden alla ja että paineita aiheuttavat niin lentoyhtiöt kuin kilpailevat lentoasematkin; kehottaa näin ollen komissiota ottamaan nämä kehityskulut huomioon lentokenttämaksuja koskevan direktiivin täytäntöönpanossa;
8. kehottaa neuvostoa lisäämään ponnistelujaan lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevan asetusehdotuksen hyväksymiseksi, jotta lentoasemien toiminta tehostuu ja jotta lentoliikenne voi toimia jouhevasti Euroopassa tilanteessa, jossa liikenteen volyymin odotetaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä;
9. korostaa unionin pienten ja alueellisten lentokenttien merkitystä alueiden välisille yhteyksille; kehottaa komissiota esittämään yhdessä jäsenvaltioiden kanssa unionin pitkän aikavälin strategisen suunnitelman, jolla paneudutaan unionin alueellisten lentokenttien haasteisiin ja mahdollisuuksiin, sillä lentoyhteyksiä olisi edistettävä ja niistä olisi tehtävä yksi unionin kasvua ja työpaikkoja edistävän strategian pilareista;

Kansainvälinen ulottuvuus

10. kehottaa komissiota neuvottelemaan kattavista ilmailusopimuksista pyrkien niiden tekemiseen mahdollisimman pian unionin merkittävimpien kauppakumppaneiden, kuten naapurimaiden, BRIC-maiden, Asean-maiden, Meksikon, Japanin ja Turkin sekä Persianlahden maiden kanssa, jotta unionin lentoliikenteen harjoittajille avautuisi uusia mahdollisuuksia ja voitaisiin varmistaa yhdenvertaisemmat lähtökohdat lisäämällä rahoituksen avoimuutta ja turvaamalla oikeudenmukainen kilpailu;
11. panee merkille, että ilmailualaa ei vielä säännellä maailmanlaajuisesti, koska asiaa ei toistaiseksi käsitellä Maailman kauppajärjestössä (WTO); korostaa Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) maailmanlaajuisesti sovittujen sääntöjen merkitystä,

jotta ilmailun päästöjä voidaan vähentää; on erittäin huolissaan siitä, että ICAO ei ole edistynyt tehokkaan ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen mekanismin kehittämisessä;

12. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita nopeuttamaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamista hyväksymällä SES 2+ -paketti ja toteuttamalla ja ottamalla käyttöön toiminnalliset ilmatilalohkot, koska Euroopan ilmatilan nykyinen hajanaisuus rasittaa merkittävästi eurooppalaisia lentoliikenteen harjoittajia;
13. odottaa, että ilmailupaketissa käsitellään lentoasemien täyttä integroimista eurooppalaiseen liikenneverkkoon ja varmistetaan se; muistuttaa, että ilmailupaketin on oltava yhdenmukainen matkustajien oikeuksia koskevan voimassa olevan ja tulevan lainsäädännön kanssa, ja kehottaa neuvostoa esittämään kantansa, koska sekä matkustajat että lentoliikenteen harjoittajat kaipaavat selkeyttä sääntöihin;

Sosiaalinen toimintaohjelma ilmailualalla

14. korostaa, että eräät ilmailualan työolot saattavat vaikuttaa lentojen turvallisuuteen; suosittelee, että liikenteen ja liikkumisen pääosasto ja työllisyys-, sosiaali- ja tasa-arvoasioiden pääosasto työskentelevät yhdessä ja että ilmailupakettiin sisällytetään sosiaalisia lausekkeitä ja huolehditaan tarvittavista takeista, kuten komission 4. heinäkuuta 2015 järjestämässä liikennealan sosiaalista toimintaohjelmaa käsittelevässä korkean tason konferenssissa ehdotettiin;
15. pyytää, että turvallisuusketjua parannetaan ja yhdenmukaistetaan houkuttelemalla ja palkkaamalla ammattitaitoista, hyvin koulutettua ja sopeutumiskykyistä työvoimaa;
16. suosittaa täsmentämään ”pääasiallisen toimipaikan” käsitteen, jotta valtio voi myöntää liikenneluvan, jos maan lentoliikenteen volyymi on merkittävä, sekä yhdenmukaistamaan sosiaaliturvajärjestelmien ja työlainsäädännön yhteensovittamisen yhteydessä ”kotiaseman” määritelmän asetuksen (EU) N:o 83/2014 ja asetuksen (EU) N:o 465/2012 mukaisesti; suosittelee myös, että siirtymäaika on lyhennettävä ja tilanne, jossa lentomiestöillä on enemmän kuin yksi kotiasema, on selkeytettävä;
17. panee merkille vuokratyötä koskevan direktiivin 2008/104/EY täytäntöönpanon vaikeudet ja suosittelee, että komissio valvoo, miten direktiiviä nykyisin sovelletaan tällä alalla;
18. on tietoinen siitä, että sosiaalisesti ongelmalliset liiketoimintamallit, kuten ulkomaan rekisteriin siirtäminen (mukavuusliput), ja epätyypilliset työllistämistavat, kuten näennäisesti itsenäinen ammatinharjoittaminen, lentokokemuksen hankkimisesta maksamiseen perustuvat järjestelmät sekä nollatuntisopimukset, yleistyvät, mikä saattaa vaikuttaa turvallisuuteen; katsoo, että kaikessa ilmailutoiminnassa on huolehdittava sosiaalisista normeista;

EU:n ilmatilan turvallisuuden korkean tason varmistaminen

19. kehottaa panemaan kokonaisuudessaan täytäntöön SESAR-ohjelman, jossa edellytetään komission, lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, lentoliikenteen harjoittajien ja lentoasemien tiivistä yhteistyötä ja taloudellista sitoutumista; vaatii siksi

kokonaisvaltaista lähestymistapaa ilmailun kaikkiin osa-alueisiin ja lennon kaikkiin vaiheisiin lähdöstä alkaen sekä EASAn roolin vahvistamista SES-SESAR -ympäristössä siten, että unionin ja EASAn järjestelmällä hallitaan turvallisuutta, turvatoimia, ympäristöä ja suorituskykyä;

20. pitää myönteisenä, että EASAn tehtäviä aiotaan lisätä, ja odottaa siksi, että perusasetusta (216/2008) tarkistetaan, jotta voidaan ottaa käyttöön kattava turvallisuudenhallintajärjestelmä ja antaa EASAlle tehtäviä, jotka koskevat unionin turvatoimien turvallisuusnäkökohtia ja kaupallisen lentoliikenteen ja etäohjattujen ilma-alusten turvallisuusnäkökohtia; kehottaa komissiota myöntämään EASAlle Euroopan yhteisen ilmailuviranomaisen aseman, joka vastaa EASAn erilaisia vastuita, jotka lainsäädäntövallan käyttäjä on sille asettanut;
21. kehottaa komissiota lujittamaan EASAn roolia kansainvälisessä ympäristössä samalle tasolle kuin sen merkittävällä vastapuolilla, kuten Yhdysvaltain ilmailuhallinnolla (FAA), ja varmistamaan, että se tunnustetaan virallisesti ICAOssa, jotta unioni voi esiintyä yhdellä äänellä ja varmistaa siten unionin kansalaisten turvallisuuden paremman tason kaikkialla maailmassa sekä unionin ilmailualan kilpailukyvyyn ja vientitoiminnan;
22. kehottaa komissiota poistamaan satelliittiperusteista ilmaliikenteen seurantaan koskevat sääntelyesteet, jotta unionin kansalaisille voidaan tarjota ihmishenkiä säästäviä palveluja; pyytää Kansainvälistä televiestintäliittoa (ITU) huolehtimaan tarvittavasta taajuuksien jakamisesta, koska ICAO pitää automatiikkaan perustuvan valvonnan lähetyksiä (ADS-B) yhtenä teknologiana, josta voi olla apua lentojen jäljittämässä myös ilmaliikenteen hallintaa koskevissa tarkoituksissa, kun on kyse muista kuin tiheimmin asutuista alueista, joilla maanpäällisen ilmaliikenteen hallinnan seurantateknologian toimintamahdollisuudet ovat rajalliset; korostaa, että ADS-B-järjestelmää sovellettaessa on otettava huomioon kaikkien ilmatilan käyttäjien tarpeet ja että on varmistettava vaihtoehtoisten teknologioiden yhteentoimivuus, jotta turvallisuutta ja turvatoimia ei vaaranneta; toteaa, että järjestelmä voisi auttaa hallituksia, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia sekä niin eurooppalaisia kuin muunmaalaisia lentoyhtiöitä parantamaan ilmaliikenteen hallinnan tehokkuutta ja valmiuksia, vähentämään ilmailusta aiheutuvia päästöjä ja parantamaan merkittävästi ilmailun turvallisuutta, kun eurooppalaiseen ilmatilaan sovellettaisiin uutta seurantamenetelmää, jolla voitaisiin tehostaa nykyistä menetelmää;
23. kehottaa komissiota toteuttamaan EASAn suositusten mukaisia toimenpiteitä Germanwings-yhtiön onnettomuuden vuoksi, jotta lentomiestien terveydentilan arviointia ja miehistölle annettavaa apua voidaan parantaa;
24. edellyttää, että matkustaja- ja rahtiliikenteeseen sovelletaan riskipohjaista turvallisuutta sen sijaan, että toimenpiteet perustuisivat reagointiin, ja että ilmailun turvallisuuden kaltaiseen arkaluontoiseen kysymykseen sovelletaan oikeudenmukaista ja tasapainoista lähestymistapaa, jotta voidaan toisaalta täyttää jäsenvaltioiden tarpeet ja odotukset ja toisaalta välttää lentoasemilla olevien matkustajien tyytymättömyys; edellyttää, että ilmailun turvallisuutta käsittelevän komitean (AVSEC) ja neuvoa-antavan SAGAS-ryhmän järjestelmää lujitetaan turvatoimenpiteiden käyttöön ottamista varten; kehottaa siksi komissiota teettämään toteutettavuustutkimuksen siitä, voidaanko Euroopassa

ottaa käyttöön esitarkastusjärjestelmä, joka vastaisi Yhdysvalloissa jo sovellettua järjestelmää;

25. kehottaa budjettivallan käyttäjiä säilyttämään EASAn talousarvion kilpailukykyisenä, kun otetaan huomioon sen uudet tehtävät, jotta saadaan joustavia ja tehokkaita välineitä, joilla autetaan unionin lentoyhtiöitä kilpailemaan maailmanlaajuisesti; kehottaa komissiota varmistamaan, että Verkkojen Eurooppa -välineen talousarvio, johon Euroopan strategisten investointien rahasto (ESIR) vaikuttaa, toteutetaan alkuperäisenä;
26. kehottaa komissiota käsittelemään kaikkia edellä mainittuja seikkoja ilmailupaketissa, joka on määrä toimittaa vuoden 2015 loppuun mennessä;
27. kehottaa komissiota kannustamaan neuvostoa tarkastelemaan vaihtoehtoja jäsenvaltioiden välisten kaikkien sellaisten nykyisten kiistojen ratkaisemiseksi, jotka viivyttävät useita lentoliikenteeseen liittyviä lainsäädäntöpaketteja;
28. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.