



Istungidokument

B8-1149/2015

4.11.2015

RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

komisjoni avalduse alusel

vastavalt kodukorra artikli 123 lõikele 2

tulevase lennunduspaketi kohta
(2015/2933(RSP))

Daniela Aiuto, Peter Lundgren, Rosa D'Amato, Rolandas Paksas
fraktsiooni EFDD nimel

**Euroopa Parlamendi resolutsioon tulevase lennunduspaketi kohta
(2015/2933(RSP))**

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse oma resolutsioone, milles käsitletakse lennundussektorit,
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,
 - võttes arvesse peagi komisjoni poolt esitatavat õigusaktide paketti (edaspidi „lennunduspakett“),
 - võttes arvesse kodukorra artikli 123 lõiget 2,
- A. arvestades, et 2014. aastal ulatus lennureisijate arv ELis 849,4 miljonini, mis kujutab endast 2013. aastaga võrreldes 4,4protsendilist kasvu;
- B. arvestades, et lendude arv Euroopas kasvas 2014. aastal 1,7% pärast aastatel 2011–2013 toimunud kahanemist ning ootuste kohaselt kasvab see veelgi 2,5protsendilise keskmise aastase kasvumäära alusel kuni 2021. aastani;
- C. arvestades, et majanduskriisi mõju tööstusele on endiselt silmapaistev ning et 2014. aastal toimus Euroopa tasandil peaaegu kolm miljonit lendu vähem kui algselt, enne majanduskriisi algust 2008. aastal prognoositi, nagu on esitatud Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) 2014. aasta tulemuslikkuse hindamise aruandes;
- D. arvestades, et saabumise täpsus vähenes 2014. aastal Euroopas 84,0%-lt 83,7%-le peamiselt lennuki teenindamise ajaga seotud näitajate halvenemise pärast lennujaamades;
- E. arvestades, et 2014. ja 2015. aastal esines kaks tõsist lennukatastroofi, nimelt lennu MH17 ja Germanwingsi lennu traagiline allakukkumine;
- F. arvestades, et endiselt tuleb veelgi parandada ohutusandmete kvaliteeti ja täielikkust, ning arvestades, et klassifitseerimata intsidentide osakaal on endiselt vastuvõetamatult suur;
- G. arvestades, et 2014. aastal esines lennuliiklusvoogudes palju ootamatuid muudatusi ja vahetusi;
- H. arvestades, et kütus ja õli moodustavad kõige suurema lennuettevõtjate tegevuskulusid mõjutava kuluteguri;
- I. arvestades, et kontrollikoja eriaruandes nr 21/2014 toodi päevavalgele, et ELi toel lennujaamade infrastruktuuri tehtud investeeringutega ei kaasnenud kuludele vastavat tulu ning et rahastati liiga paljusid lennujaamu (mis asusid sageli üksteise läheduses) ja paljudel juhtudel ületas ELi kaasrahastamisega ehitatud infrastruktuuri suurus lennujaamade vajadusi;

1. rõhutab, et ohutus jääb ka edaspidi üha keerulisema lennundussüsteemi arengu kõige olulisemaks aspektiks ning et liikmesriigid, ametiasutused ja teenuseosutajad peaksid parandama oma tulemuslikkust ja koostööd;
2. rõhutab vajadust parandada sektori jätkusuutlikkust, suurendades konkurentsivõimet ja otsides innovatiivseid uusi tehnoloogiaid teenuste tõhususe suurendamiseks ja keskkonnamõju vähendamiseks;
3. rõhutab innovatsiooni vajalikkust lennundussektoris, võttes arvesse ja toetades innovatsiooni niisugustes valdkondades nagu lennuliikluse korraldamine (automaatne lennujuhtimine, vabalt valitavad marsruudid), kaugjuhitava õhusõiduki süsteemid (RPA-süsteemid), alternatiivkütuste lahendused, õhusõiduki ja mootori konstruktsioon (suurem tõhusus, vähem müra), lennujaama julgestus (puutevabad lahendused, ühekordne julgestuskontroll) ja digiteerimine koos mitmeliigiliste lahendustega (arvutipõhine maapealne teenindus); rõhutab ühtlasi vajadust toetada ülemaailmseid keskkonnanlahendusi, näiteks ülemaailmne turupõhine meede rahvusvahelise lennunduse põhjustatava CO₂-heite vähendamiseks, ning viia piirkondlikud süsteemid üksteisega vastavusse, näiteks lennunduse heitkogustega kauplemise süsteem (HKS), lennujaamade rohestamine, iseühendamine (*self-connection*) ja integreeritud piletisüsteemid;
4. tuletab meelde, et liikmesriigid vastutavad automaatse ohutusandmete jälgimise kiirendamise ja kasutuselevõtu eest, et täiendada manuaalset teabeedastust;
5. rõhutab vajadust paremini ratsionaliseerida liiklusvooge ja teenuseid, mida pakuvad lennuettevõtjad ja korraldusasutused, et piirata ressursside raiskamist ja mittekasutamist või alakasutamist ning vähendada tarbijate jaoks kulusid;
6. tunneb heameelt asjaolu üle, et piirkondliku navigatsiooni teenuste valdkonnas ei ole viimase nelja aasta jooksul esinenud ühtegi piirkondliku navigatsiooni teenustega seotud surmaga lõppenud õnnetust ja et 2013. aastal toimus vaid üks õnnetus, millele piirkondliku navigatsiooni teenused kaasa aitasid, kuid tuletab meelde, et endiselt tuleb veelgi parandada ohutusandmete kvaliteeti ja täielikkust;
7. peab kahetsusväärseks asjaolu, et klassifitseerimata või väljaselgitamata põhjustel toimunud intsidentide osakaal on endiselt suur (suurem kui 30%), ning nõuab paremat analüüsimist, et mõista vigu, mis on esinenud ohutusalasest suutlikkuses, ning võtta nendest tulevikus õppust;
8. kutsub komisjoni üles muutma selgemaks pädevuse jagunemise EASA, Eurocontrol'i ja riiklike julgeolekuasutuste vahel, et tagada lennujuhtimise korralduses vastutusvaldkondade ja kohustuste selge piiritlemine;
9. rõhutab, et Euroopa äriühingute ja lennujaamade konkurentsivõime on viimastel aastatel muude ülemaailmsete konkurentidega võrreldes vähenenud ning et lennundusturгу liikmesriikides tuleb kaitsta, säilitades äriühingute omandiõiguse ning vältides kõlvatut konkurentsi ja ebaseadusliku riigiabi andmist Euroopas kolmandate riikide poolt;
10. rõhutab vajadust tõhustada olemasolevaid Euroopa ja ülemaailmsete ühenduste sõlmennujaamasid ning samal ajal töötada välja piisav kohaliku ühenduvuse võrgustik,

mille raames ühendatakse piirkondlikud lennujaamad muude transpordiliikidega, et muuta reisijate ja kaupade jaoks pikkade vahemaade läbimine lihtsamaks, isegi piirkondades, mis on praegu raskemini ligipääsetavad;

11. rõhutab, et endiselt tuleb veel teha palju jõupingutusi töötajate töötingimuste ja koolituse valdkonnas; rõhutab, et lennundussektoris kujutab endast sotsiaalne dumping endiselt suurt probleemi;
12. väljendab muret suureneva ohu pärast, millega Euroopa seisab silmitsi terrorismist ja Euroopa piiride ümber peetavast sõjategevusest tulenevate eri ohtude tõttu, ning palub võtta tulemuslikke meetmeid Euroopa reisijate turvalisuse tagamiseks;
13. tunneb heameelt RPA-süsteemide kasutamise üle lennundussektoris meelelahutuslikul, teaduslikul, turismialasel ja kutsealasel otstarbel;
14. mõistab hukka ELi vahendite raiskamise, mis toodi päevavalgele kontrollikoja eriaruandes nr 21/2014, ning nõuab niisuguse mehhanismi loomist, mis võimaldaks sõltumatut kontrolli, et tuvastada ja karistada isikuid, kes on vastutavad lennundussektoris selliste põhjendamatute kulutuste eest, millesse on kaasatud ELi vahendid;
15. rõhutab, et kõik Euroopa ametiasutused peaksid lennujuhtimise kontekstis andmete ja teabe haldamisel tegutsema mis tahes kolmandast riigist sõltumatult;
16. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.