



---

*Document de ședință*

---

**B8-1152/2015**

4.11.2015

## **PROPUNERE DE REZOLUȚIE**

depusă pe baza declarației Comisiei

depusă în conformitate cu articolul 123 alineatul (2) din Regulamentul de procedură

referitoare la viitorul pachet legislativ în domeniul aviației  
(2015/2933(RSP))

**Ismail Ertug**  
în numele Grupului S&D

**Rezoluția Parlamentului European referitoare la viitorul pachet legislativ în domeniul aviației  
(2015/2933(RSP))**

*Parlamentul European,*

- având în vedere articolul 123 alineatul (2) din Regulamentul său de procedură,
  - A. întrucât, în 2012, sectorul transportului aerian din Europa a susținut direct 2,6 milioane de locuri de muncă și a contribuit cu peste 2,4% la PIB-ul UE;
  - B. întrucât, începând cu 2012, companiile aeriene europene au redus sau au programat reducerea a 20 000 de locuri de muncă;
  - C. întrucât companiile aeriene din UE se confruntă cu numeroase provocări în privința competitivității, atât pe piața internă, cât și pe cea externă;
  - D. întrucât UE și statele sale membre au adoptat reglementări juridice și financiare diferite, care au un impact asupra sectorului aviației europene;
  - E. întrucât Comisia intenționează să prezinte, până la sfârșitul anului 2015, un pachet legislativ în domeniul aviației, care caută să identifice provocările cu care se confruntă sectorul aviației din UE,
1. consideră că pachetul legislativ din domeniul aviației ar trebui să ofere impulsul extrem de necesar pentru un sector aviatic european mai viabil, să îmbunătățească competitivitatea acestuia, să consolideze companiile aeriene, aeroporturile și industria aeronautică europeană, să asigure condiții de concurență echitabile pe piața mondială și să stabilească o strategie pe termen lung pentru sectorul aviației din Europa;
  2. invită Comisia să ia în considerare și să includă, la elaborarea pachetului legislativ în domeniul aviației, poziția Parlamentului European în primă lectură privind Cerul unic european 2+ (SES2+) și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) (T7-0220/2014 și T7-0151/2014);
  3. subliniază faptul că industria aeronautică aduce o contribuție majoră la creșterea economică și la ocuparea forței de muncă în UE și este strâns legată de competitivitatea în sectorul aviației UE (de exemplu, balanța pozitivă a exporturilor europene, tehnologii mai ecologice pentru aeronave, desfășurarea SESAR, SES, acorduri bilaterale privind siguranța aeriană, lanțul de întreținere), generând o cifră de afaceri de aproximativ 100 miliarde EUR pe an și oferind aproximativ 500 000 de locuri de muncă directe; solicită, prin urmare, politici proactive pentru a susține și a dezvolta industria aeronautică;
  4. subliniază faptul că inovarea este o condiție necesară pentru o industrie aviatică europeană competitivă; recomandă, prin urmare, Comisiei să ia în considerare și să susțină inovarea în domeniul managementului traficului aerian (controlul automat al traficului aerian - ATC, spațiul aerian cu rute libere), al sistemelor de aeronave pilotate

de la distanță (RPAS), al combustibililor alternativi, al proiectării motoarelor și aeronavelor (mai eficiente și mai puțin poluante sonor), al securității aeroportuare (soluții fără atingere, controlul unic de securitate), al digitalizării și al soluțiilor multimodale (servicii de handling la sol informatizate); recomandă, de asemenea, Comisiei să favorizeze soluțiile globale de mediu, cum ar fi o măsură la nivel mondial bazată pe piață pentru a trata problema emisiilor de CO<sub>2</sub> din aviația internațională, dar și să sprijine schemele regionale (cum ar fi ETS pentru aviație) în vederea fuzionării acestora într-un sistem global, precum și ecologizarea aeroporturilor (rularea ecologică la sol) și noi modele de afaceri (inițiativa „New Distribution Capability” (NDC) a IATA, auto-conexiunile sau de biletele integrate);

5. subliniază scăderea competitivității companiilor aeriene și a aeroporturilor din UE în raport cu transportatorii și aeroporturile din țări terțe care beneficiază de subvenții; solicită, în acest context, o politică proactivă pentru a asigura condiții de concurență echitabile cu privire la proprietate și încurajează puternic statele membre să își îmbunătățească infrastructura națională, pentru a permite transportatorilor lor aerieni să concureze în condiții mai favorabile;
6. regretă faptul că Regulamentul (CE) nr. 868/2004 privind protecția împotriva practicilor tarifare neloiale în sectorul transportului aerian s-a dovedit inadecvat și ineficace în ceea ce privește domeniul de aplicare; solicită Comisiei să prezinte o analiză a cauzelor neimplementării acestuia până cel târziu în noiembrie 2015; invită Comisia să revizuiască Regulamentul (CE) nr. 868/2004 pentru a proteja concurența loială în relațiile externe ale UE în domeniul aviației și să consolideze poziția competitivă a industriei aviatice a UE, pentru a preveni concurența neloială într-un mod mai eficient, a asigura reciprocitatea și a elimina practicile neloiale, inclusiv subvențiile și ajutoarele de stat acordate companiilor aeriene de către anumite țări terțe, care denaturează piața; subliniază că obiectivul ar trebui să fie îmbunătățirea strategiei politice la nivel european în vederea rezolvării rapide a acestui conflict, bazate în principal pe aplicarea transparentă a unei „clauze de concurență loială”;
7. remarcă faptul că aeroporturile din Europa trebuie să facă față unei presiuni semnificative din partea concurenței – reprezentate atât de companiile aeriene, cât și de aeroporturile concurente; solicită insistent Comisiei, prin urmare, să ia în considerare aceste evoluții în cadrul implementării Directivei privind taxele de aeroport și să asigure beneficii pentru toate părțile interesate și toți pasagerii;
8. solicită intensificarea eforturilor în cadrul Consiliului pentru a aproba propunerea de regulament privind normele de acordare a sloturilor, în vederea creșterii performanței aeroporturilor și a bunei funcționări a transportului aerian în Europa, în condițiile în care se preconizează că traficul se va dubla până în 2030;
9. subliniază importanța aeroporturilor mici și a celor regionale din Uniune, precum și rolului lor semnificativ în asigurarea coeziunii între regiunile UE; invită insistent Comisia ca, împreună cu statele membre, să prezinte un plan strategic al UE pe termen lung care să se ocupe de provocările și oportunitățile aeroporturilor regionale din UE, având în vedere faptul că coeziunea regională trebuie să constituie o parte a strategiei UE pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă;
10. subliniază că negocierea unor acorduri de aviație globale cu principalii parteneri

comerciali ai UE ar trebui să constituie un obiectiv strategic, precum și că negocierile ar trebui lansate sau accelerate; invită insistent Comisia să solicite cât mai curând mandate cuprinzătoare din partea statelor membre, pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru companiile aeriene și aeroporturile europene, pentru a institui reciprocitatea și pentru a include o clauză de concurență loială;

11. ia act de faptul că sectorul transportului aerian nu este reglementat la nivel mondial și nu se află printre temele OMC; subliniază importanța normelor adoptate la nivel mondial în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) pentru a reduce emisiile generate de aviație și efectele asupra mediului; recunoaște că OACI este angajată în direcția dezvoltării unui mecanism global bazat pe piață;
12. invită Comisia și statele membre să accelereze implementarea Cerului unic european prin adoptarea pachetului SES2+, deoarece fragmentarea actuală a spațiului aerian european reprezintă un impediment major pentru transportatorii aerieni europeni;
13. reamintește că este necesar ca pachetul privind aviația să respecte actuala și viitoarea legislație privind drepturile pasagerilor și invită insistent Consiliul să își comunice poziția, deoarece atât pasagerii, cât și transportatorii aerieni doresc norme clare;
14. subliniază că Europa are una dintre cele mai liberalizate piețe aviatice din lume și că concurența nu ar trebui să fragilizeze standardele sociale pentru obținerea unor avantaje competitive;
15. se așteaptă ca pachetul privind aviația să prevadă o legislație sigură, care să fie direct legată de condițiile de muncă în sectorul aviatic, întrucât UE trebuie să își utilizeze întreaga gamă de instrumente interne și externe disponibile pentru a apăra cu mai multă eficacitate industria aviatică europeană împotriva practicilor neloiale;
16. solicită consolidarea și armonizarea lanțului siguranței prin atragerea și reținerea unei forțe de muncă calificate, cu formare de nivel înalt și cu o perspectivă asupra viitorului, prin oferirea unor condiții de muncă bune;
17. recomandă ca DG MOVE și DG EMPL să colaboreze și ca pachetul privind aviația să includă dispoziții sociale, așa cum s-a discutat în cursul conferinței la nivel înalt „O agendă socială pentru transporturi”, organizată de Comisie la 4 iunie 2015;
18. recomandă clarificarea conceptului de „sediul principal al activității”, pentru ca autorizația de funcționare să fie acordată de un stat în cazul în care volumul transportului aerian de pe teritoriul său este substanțial și, de asemenea, în contextul coordonării sistemelor de securitate socială și a legislației din domeniul muncii, alinierea definiției conceptului de „bază de reședință”, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 83/2014 și cu Regulamentul (UE) nr. 465/2012; recomandă, de asemenea, reducerea perioadei de tranziție și clarificarea situației personalului navigant care are mai multe baze de reședință;
19. recomandă ca aplicarea Directivei privind munca prin agent de muncă temporară să fie revizuită pentru a promova încadrarea directă în muncă ca model standard și a limita recurgerea la forme atipice de încadrare în muncă;

20. sugerează măsuri pentru combaterea numărului tot mai mare de practici comerciale problematice din punct de vedere social, cum ar fi „pavilioanele de complezență” și utilizarea unor forme atipice de încadrare în muncă, precum activitățile independente false, programele de formare autofinanțate și contractele cu „zero ore”; consideră că acestea ar trebui interzise, întrucât au diferite implicații potențiale la nivel de siguranță; solicită o definiție revizuită a sediului principal al activității unei întreprinderi, care să se impună companiilor aeriene să facă dovada unei activități aeriene semnificative în țara respectivă;
21. solicită punerea în aplicare deplină a programului SESAR, care impune o cooperare strânsă între Comisie, furnizorii de servicii de navigație aeriană, transportatorii aerieni și aeroporturi, precum și un angajament financiar din partea acestora; solicită, prin urmare, adoptarea unei abordări sistemice globale în toate domeniile aviației, care să acopere toate etapele zborului, începând de la sol, acordând AESA un rol mai important în cadrul Programului de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european în cadrul unui sistem UE-AESA care să reglementeze siguranța, securitatea, mediul și prestațiile;
22. salută intenția de a acorda mai multe responsabilități AESA și speră, prin urmare, ca regulamentul de bază modificat [Regulamentul (CE) nr. 216/2008] să asigure instituirea unui sistem global de management al siguranței și să încredințeze AESA gestionarea aspectelor de siguranță ale măsurilor europene în materie de securitate, precum și ale transportului spațial comercial și ale aeronavelor pilotate de la distanță; invită Comisia să acorde AESA statutul de autoritate unică în domeniul aviației în Europa, ținând seama de numeroasele responsabilități care îi vor fi atribuite de legiuitor;
23. invită Comisia să consolideze rolul AESA pe scena internațională și să garanteze recunoașterea sa oficială în cadrul OACI, pentru ca UE să se poată exprima cu o singură voce, asigurând astfel un nivel mai ridicat de siguranță pentru cetățenii europeni oriunde în lume și protejând, în același timp, competitivitatea și exporturile industriei aviatice europene;
24. invită Comisia să elimine barierele de reglementare din calea supravegherii prin satelit a traficului aerian, pentru a oferi servicii de urgență cetățenilor europeni, și solicită Organizației Internaționale a Telecomunicațiilor să aloce spectrul de frecvențe radio necesar în acest scop, ținând seama de faptul că OACI a identificat ADS-B (emisiune radio de supraveghere automată dependentă) prin satelit ca fiind una dintre tehnologiile care permit monitorizarea zborurilor, și în scopul gestionării traficului aerian (ATM), în afara zonelor foarte dens populate, acolo unde alte tehnologii terestre de supraveghere prezintă limite; subliniază că acest lucru ar putea ajuta guvernele, furnizorii de servicii de navigație aeriană (ANSP) și companiile aeriene din Europa și din întreaga lume să sporească eficiența și capacitatea gestionării traficului aerian, reducând emisiile generate de aviație, sporind în mod semnificativ siguranța aviatcă, reducând, în același timp, costurile de infrastructură și oferind spațiului aerian european un alt instrument de supraveghere, care să îl completeze pe cel actual;
25. invită Comisia să ia măsuri vizând îmbunătățirea examenului medical al piloților, precum și a procedurilor de securitate, de intrare și ieșire legate de ușile carlingilor, ca urmare a evaluării de risc din raportul grupului operativ al AESA;

26. insistă asupra „securității bazate pe riscuri” pentru transportul de pasageri și de marfă în locul unor măsuri bazate pe reacție, asupra unei abordări echitabile și echilibrate a problemei sensibile a siguranței aviatice, pentru a răspunde, pe de o parte, nevoilor și așteptărilor statelor membre și, pe de altă parte, pentru a evita experiențele neplăcute ale pasagerilor în aeroporturi, precum și asupra consolidării sistemului Serviciului de securitate aviatică (*Aviation Security Service - AVSEC*) și al Grupului consultativ al părților interesate privind securitatea aviatică (*Stakeholder Advisory Group on Aviation Security -SAGAS*) în vederea adoptării unor măsuri de securitate; îndeamnă, prin urmare, Comisia să realizeze un studiu de fezabilitate privind punerea în aplicare a unui sistem de verificare prealabilă în Europa, similar celui din Statele Unite;
27. invită autoritățile bugetare să mențină un buget competitiv pentru AESA, care să țină seama de aceste noi responsabilități, astfel încât companiile europene de transport aerian să dispună de instrumente flexibile și eficiente, care să le asigure competitivitatea la nivel mondial; în plus, solicită statelor membre și Comisiei să majoreze finanțarea publică în folosul securității aviatice, situație firească în alte părți ale lumii, printre care și în statele Unite, pentru a permite aeroporturilor un plus de competitivitate prin reducerea taxelor aeroportuare;
28. invită Comisia să abordeze toate chestiunile menționate mai sus în pachetul legislativ privind aviația, care urmează să fie prezentat până la sfârșitul lui 2015;
29. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.