



14.10.2016

STANOVISKO

Výboru pro zaměstnanost a sociální věci

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

ke strategii pro evropské letectví
(2016/2062(INI))

Navrhovatel: Ole Christensen

(*) Přidružený výbor – článek 54 jednacího řádu

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pro zaměstnanost a sociální věci vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

- A. vzhledem k tomu, že letecká doprava, letiště a zpracovatelský průmysl vytvářejí v Unii 4,7 milionu pracovních míst, ať již přímo (1,9 milionu), nebo nepřímo (2,8 milionu)¹; vzhledem k tomu, že evropské odvětví letectví podporuje jinde v celosvětové ekonomice dalších 917 000 pracovních míst; vzhledem k tomu, že navzdory skutečnosti, že trh letecké dopravy v Unii zažil v období 2000–2013 prudký rozvoj, kdy přeprava osob narostla o 47 %, počet pracovních míst v letectví zůstal neměnný, nebo se dokonce v některých pododvětvích snížil;
- B. vzhledem k tomu, že odvětví letectví v Unii čelí dravé a nekalé soutěži, jako je nezákonná státní podpora a nedodržování mezinárodních pracovních norem ze strany dopravců usazených ve třetích zemích; vzhledem k tomu, že tato nekalá soutěž vystavuje evropské dopravce tlaku a vede ke ztrátě pracovních míst v Evropě; vzhledem k tomu, že mají-li být zajištěny rovné podmínky, je třeba dodržovat mezinárodní pracovní normy a zásady řádné hospodářské soutěže;
- C. vzhledem k tomu, že v důsledku větší internacionalizace, liberalizace a celosvětové hospodářské soutěže vznikly nové obchodní modely a modely zaměstnávání;
- D. vzhledem k tomu, že podle organizace Eurocontrol vzroste pravděpodobně do roku 2035 letecká doprava v Evropě o 50 % ve srovnání s rokem 2012;
- E. vzhledem k tomu, že nedávná zjištění MOP ukazují na zhoršování pracovních podmínek v leteckém odvětví; vzhledem k tomu, že větší diverzifikace smluv může být nástrojem zajišťujícím větší flexibilitu, může však být rovněž zneužívána k účelovému výběru pravidel („rule shopping“) s cílem vyhnout se odvádění příspěvků na sociální zabezpečení; vzhledem k tomu, že v některých případech může mít atypické zaměstnávání negativní dopad na sociální a pracovní práva, bezpečnost, hospodářskou soutěž, mzdy, zdraví a na normy bezpečnosti a kvality; vzhledem k tomu, že některé letecké společnosti nabízejí posluchačům pracovní místa za zavrženíhodných podmínek, nebo se dokonce uchylují k programům, v jejichž rámci piloti ve skutečnosti platí letecké společnosti za to, aby mohli létat lety, z nichž jim poplyne příjem („pay-to-fly“);
- F. vzhledem k tomu, že v některých vzdušných prostorech je 94 % zpoždění způsobováno nedostatečnou kapacitou v oblastních střediscích řízení (ACC);
- G. vzhledem k tomu, že studie provedená univerzitou v Gentu odhalila, že více než jeden ze šesti dotazovaných pilotů¹ čelil atypickým podmínkám zaměstnání, např. práci zprostředkované agenturou pro dočasnou práci či zaměstnávání na základě živnostenského oprávnění nebo na základě smlouvy na nulový počet hodin bez zaručení minimální mzdy; vzhledem k tomu, že zdaleka nejčastěji využívají atypické zaměstnávání nízkonákladové letecké společnosti;

¹ Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke & J. De Coninck, „Netypické formy zaměstnání v odvětví letectví“, Evropský sociální dialog, Evropská komise, 2015.

- H. vzhledem k tomu, že kvůli mobilnímu a nadnárodnímu charakteru letectví je obtížné odhalit případy sociálního zneužívání a obcházení pracovních norem a nemožné řešit problémy výhradně na vnitrostátní úrovni;
- I. vzhledem k tomu, že evropští sociální partneři ve svém společném prohlášení proti používání tzv. výhodných vlajek zemí EU v letectví vyzvali evropské normotvůrce, aby bezodkladnými kroky zabránili rozvoji praxe výhodných vlajek zemí EU v letectví nebo dovážení výhodných vlajek ze zemí mimo EU do tohoto odvětví;
1. vítá sdělení Komise nazvané „Strategie pro evropské letectví“; zdůrazňuje, že je třeba vynaložit větší úsilí na posílení sociální agendy a vytváření a zachování vysoce kvalitních pracovních míst v letectví, jakož i na posílení konkurenceschopnosti evropského leteckého odvětví; je přesvědčen, že zajištění rovných podmínek v tomto odvětví má zásadní význam; vyzývá Komisi, aby předložila konkrétní návrhy, jak zabránit nekalé soutěži a ochránit práva pracovníků;
 2. poukazuje na to, že mezi členskými státy existují značné rozdíly, pokud jde o pracovní podmínky a sociální ochranu, a že podniky zneužívají svobodu usazování ke snižování svých nákladů; vyzývá členské státy, aby tuto škodlivou hospodářskou soutěž zastavily;
 3. vyzdvihuje význam silných a nezávislých sociálních partnerů v odvětví letectví, pravidelného a institucionalizovaného sociálního dialogu na všech úrovních a účasti a zastoupení zaměstnanců v rámci dění ve společnosti; trvá na tom, aby před započítím veškerých iniciativ EU v odvětví letectví nejprve proběhl řádný proces konzultací a posílený sociální dialog;
 4. zdůrazňuje, že právo na zakládání odborových organizací a členství v nich, jakož i právo na kolektivní akci je základním právem a musí být dodržováno, jak stanoví článek 12 Listiny základních práv Evropské unie; odmítá veškeré snahy o oslabení práva na stávku v odvětví letectví;
 5. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby úzce a soustavně monitorovaly trendy v oblasti zaměstnávání v civilním letectví v Evropě a v případě nutnosti regulovaly nové obchodní modely a modely zaměstnávání; navrhuje, aby nové obchodní modely a modely zaměstnávání prověřovala Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) s cílem zajistit bezpečnost letectví; trvá na tom, aby EASA do tohoto úkolu zapojovala sociální partnery;
 6. zdůrazňuje, že problém nepravé samostatně výdělečné činnosti má vážné negativní důsledky, pokud jde o bezpečnost letectví, sociální ochranu pracovníků a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu; vyzývá Komisi a členské státy, aby zvýšily své úsilí v boji proti nepravé samostatně výdělečné činnosti v leteckém odvětví; vybízí členské státy, aby v nutných případech ve spolupráci se sociálními partnery zavedly ustanovení, která jasně rozliší mezi zaměstnanci a osobami samostatně výdělečně činnými;
 7. vítá úsilí sociálních partnerů o sjednání dohody o pracovních podmínkách a sociálních právech zaměstnanců v evropském odvětví letectví; povzbuzuje je, aby v souladu s vnitrostátními právními předpisy a zvyklostmi sjednávali kolektivní smlouvy pro všechny složky odvětví letectví, neboť jsou účinným nástrojem v boji proti závodění o co nejnižší sociální, pracovní a zaměstnanecké normy a při zajišťování důstojného

odměňování pro všechny pracovníky;

8. zdůrazňuje, že není zapotřebí žádná další liberalizace služeb pozemního odbavování na letištích v Unii; zdůrazňuje, že je nutné zajistit v odvětví pozemního odbavování lepší pracovní podmínky, vyšší míru kvalifikací, bezpečnost a lepší kvalitu služeb; vyzývá k vyjasnění pojmu „hospodářský subjekt“, aby bylo v případě výzvy k podávání nabídek nebo částečné ztráty činnosti možné rozšířit výhody plynoucí ze směrnice 2001/23/ES i na pracovníky pozemního odbavení;
9. upozorňuje na řadu případů nekalé soutěže v odvětví letectví; připomíná, že nekalá soutěž může přispívat ke zhoršení pracovních podmínek; vyzývá odpovědné orgány, aby v tomto ohledu náležitě postihovaly veškerá pochybení;
10. je přesvědčen, že nejisté pracovní podmínky, které jsou zvláště běžné u mladých pilotů a členů posádky, představují bezpečnostní riziko; trvá na tom, aby přímé zaměstnávání zůstalo standardním modelem pracovněprávního vztahu v odvětví letectví; vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily důstojné pracovní a zaměstnanecké podmínky;
11. vyzývá Komisi a členské státy, aby předložily návrhy, jak zamezit zneužívání nepřímého zaměstnávání k obcházení právních předpisů EU a vnitrostátních právních předpisů týkajících se zdanění a sociálního zabezpečení v odvětví letectví;
12. poznamenává, že všechny letecké společnosti působící v Evropské unii musí v plném rozsahu splňovat sociální a pracovněprávní požadavky EU a daného členského státu;
13. vyzývá Komisi, aby zajistila, že zaměstnanci, zejména piloti, mají takové pracovní podmínky, jež znemožňují, aby docházelo k ohrožování bezpečnostních norem z důvodu nadměrné únavy;
14. vyzývá Komisi a členské státy, aby na základě svých příslušných pravomocí předložily legislativní iniciativy, jimiž by se zamezilo praxi „výhodných vlajek“, účelovému výběru pravidel (tzv. „rule shopping“) a nekalé soutěži, a to i s ohledem na smlouvy na nulový počet hodin a na systémy „pay-to-fly“ v evropské komerční letecké dopravě, a to s cílem zaručit spravedlivé pracovní a zaměstnanecké podmínky;
15. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajišťovaly uplatňování a řádné vymáhání pracovního práva, sociálních právních předpisů a kolektivních dohod, pokud jde o letecké společnosti provozující svou činnost v daném členském státě;
16. vyzývá Komisi, aby zajistila řádné uplatňování nařízení (ES) č. 1008/2008 a aby vyhodnotila, zda je nutné toto nařízení podrobit přezkumu za účelem zlepšení kritérií pro „hlavní místo obchodní činnosti“;
17. vyzývá k objasnění a jednotnému uplatňování kritéria „mateřského letiště“, aby se zajistilo, že toto kritérium bude určovat, které sociální, pracovněprávní a daňové právní předpisy se vztahují na veškeré letecké operace dopravců, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele EU (AOC), a to jak na vnitřním trhu, tak v rámci mezinárodních operací; domnívá se, že by žádný zaměstnanec neměl mít pochybnosti o tom, které pracovněprávní předpisy se na něj vztahují či kde má nárok na sociální zabezpečení; upozorňuje v tomto ohledu na zvláštní situaci vysoce mobilních pracovníků v odvětví

letectví a vyzývá k lepší koordinaci systémů sociálního zabezpečení v rámci EU;

18. požaduje, aby všichni členové leteckých posádek ze třetích zemí v plné míře splňovali licenční požadavky EU/EASA, pokud jim má být umožněno obsluhovat letadla registrovaná v EU; zdůrazňuje nutnost zamezit sociálnímu dumpingu a veškerým formám vykořisťování pracovníků či nezákonného využívání leteckých posádek ze třetích zemí na palubách letadel registrovaných v EU a ostře proti těmto praktikám zasahovat s cílem zajistit spravedlivé pracovní podmínky a vysokou úroveň bezpečnosti; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby rozšířila provádění směrnice o jednotném povolení (2011/98/EU) na mobilní pracovníky v civilním letectví; připomíná, že členové posádky ze třetích zemí mají v oblasti pracovněprávní ochrany a pracovních podmínek stejná práva jako členové posádky z EU;
19. trvá na tom, že veškeré dohody v oblasti vnější politiky EU v odvětví letectví musí zahrnovat požadavky na dodržování lidských práv a příslušných úmluv MOP, jakož i účinné prostředky pro jejich vymáhání, včetně odepření či odebrání přistávacích práv; vyzývá Komisi, aby zajistila, že jednání se třetími zeměmi nepovedou k dohodám v oblasti letectví, které by oslabovaly ochranu pracovníků nebo sociální standardy v Evropě;
20. zdůrazňuje, že při prosazování nařízení o hlášení událostí v letectví je zásadní, aby se pravidelně podávaly zprávy o incidentech, k nimž dojde v souvislosti s únavou letové posádky nebo s kontaminovaným vzduchem v pilotní kabině, s cílem zlepšit standardy pro zdraví posádky a bezpečnost letového personálu i cestujících;
21. znovu opakuje, že jakákoli dohoda v oblasti letectví musí zahrnovat dodržování lidských práv a základních svobod zakotvených v Evropské sociální chartě a v Listině základních práv EU;
22. vyjadřuje politování nad tím, že požadavky kladené na letecké společnosti z třetích zemí provozující lety, jejichž výchozím nebo cílovým bodem jsou letiště nacházející se na území Unie, nejsou v dnešní době vymahatelné, či často dokonce ani neexistují; trvá na tom, aby se nekalá soutěž ze strany leteckých společností ze třetích zemí, například formou přímé i nepřímé státní podpory, subvencí či vykořisťování pracovníků, účinně řešila a aby se stávající nástroje pro boj proti nekalé soutěži důkladně vyhodnotily a podle potřeby aktualizovaly; je pevně přesvědčen, že dokud do dohod o letecké dopravě uzavíraných se třetími zeměmi nebudou začleňovány doložky o spravedlivé hospodářské soutěži, včetně dodržování práv pracovníků, mělo by být omezeno právo těchto zemí provozovat leteckou dopravu v Unii;
23. vyzývá členské státy, aby investovaly do celoživotního vzdělávání a odborné přípravy ve všech částech hodnotového řetězce leteckého odvětví, neboť úspěch evropského letectví do značné míry závisí na kvalifikovaných pracovnících a inovacích; uznává, že je zapotřebí řešit veškeré nedostatky v oblasti dovedností, které se objeví; zdůrazňuje význam partnerství mezi vzdělávacími institucemi, výzkumnými středisky a sociálními partnery za účelem modernizace programů odborné přípravy, tak aby odrážely potřeby pracovního trhu; doporučuje, aby do vzdělávacích programů byly zapracovány teoretické a praktické složky a pracovní stáže a aby byla zvláštní pozornost věnována nejnovějšímu technologickému vývoji, jako jsou bezpilotní letecké prostředky;

24. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily dostatečné veřejné a soukromé investice do výzkumu a vývoje v odvětví letectví; zdůrazňuje v této souvislosti, jak důležité jsou v rámci hodnotového řetězce leteckého odvětví výroba a poskytování služeb, neboť mají velký význam pro zaměstnanost a růst; je pevně přesvědčen, že je nezbytné, aby se úlohou těchto odvětví více zabývala strategie pro oblast letectví;
25. zdůrazňuje, že by evropská pilotní licence měla zajišťovat vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany, neboť ta je ku prospěchu všech zaměstnanců i cestujících; konstatuje, že nábor pilotů, kteří nejsou držiteli evropské pilotní licence, může vést k všeobecnému poklesu mezd pilotů;
26. domnívá se, že síť vzdělávacích institucí v oboru letectví pod záštitou virtuální akademie agentury EASA by pomohla zavést společné normy v oblasti odborné přípravy a bezpečnosti;
27. vyzývá Komisi a členské státy, aby v zájmu posílení bezpečnosti a ochrany vytvořily systém certifikace vzdělávacích středisek, která poskytují odbornou přípravu palubním průvodčím;
28. doporučuje, aby byly stanoveny společné normy týkající se kompetencí inspektorů letecké bezpečnosti;
29. připomíná Komisi, že liberalizační proces jednotného evropského nebe, a zejména systém sledování výkonnosti poskytovatelů letových navigačních služeb, by neměl probíhat na úkor pracovních podmínek vysoce kvalifikovaných provozních pracovníků či vést ke škrtům v oblasti investic do nových technologií a odborné přípravy nových zaměstnanců; vybízí Komisi, aby zvážila, jak takovému vývoji zabránit, neboť by nesloužil cíli, jímž jsou lepší, efektivnější a produktivnější letové provozní služby v Evropě;
30. vyzývá členské státy, aby zajistily, že všem pracovníkům v leteckém odvětví budou zajištěny důstojné pracovní podmínky, a to i pokud jde o zdraví a bezpečnost na pracovišti, a to bez ohledu na velikost a druh společnosti, která je zaměstnává, místo výkonu zaměstnání nebo uzavřenou smlouvu; zdůrazňuje, že to zahrnuje také ochranu proti expozici ovzduší znečištěnému částicemi na letištích; zdůrazňuje, že jsou nutná transparentní pravidla pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci v leteckém odvětví, na jejichž základě by se všechna letadla s osvědčením leteckého provozovatele EU musela podrobovat pravidelnému dohledu, a to v souladu s vnitrostátními pravomocemi;
31. zdůrazňuje, že pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nezbytné pravidelně sledovat psychický stav letové posádky; zdůrazňuje, že doba odpočinku letové posádky je důležitá pro zajištění co nejvyšší míry bezpečnosti a ochrany během pracovní doby;
32. trvá na tom, aby se potřeba dalšího vyjasnění rozhodného práva a příslušnosti soudů ve vztahu k pracovním smlouvám mobilních pracovníků v odvětví letectví posuzovala v úzké spolupráci se zástupci těchto pracovníků;
33. vyzývá Komisi a členské státy, aby předcházely sociálnímu zneužívání a obcházení pracovněprávních norem tak, že zaručí ochranu osob poskytujících informace, usnadní otevřené postupy poskytování informací a posílí spolupráci mezi inspektoráty práce členských států;

34. vyzývá příslušné orgány, aby zlepšily stávající situaci ohledně oblastních středisek řízení, a to např. navýšením počtu zaměstnanců a zlepšením pracovních podmínek, aby bylo možné zvládat předpokládaný nárůst objemu letecké dopravy a omezit počet zpoždění a přetížení vzdušného prostoru EU;
35. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily lepší provádění a prosazování stávajících právních předpisů Unie v odvětví letectví.

**VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM
O STANOVISKO**

| | |
|---|--|
| Datum přijetí | 12.10.2016 |
| Výsledek konečného hlasování | +: 46 -: 6 0: 0 |
| Členové přítomní při konečném hlasování | Laura Agea, Guillaume Balas, Brando Benifei, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, Joëlle Mélin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Terry Reintke, Anne Sander, Sven Schulze, Siôn Simon, Jutta Steinruck, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská |
| Náhradníci přítomní při konečném hlasování | Georges Bach, Deirdre Clune, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato |
| Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování | Raymond Finch |