



Documento de sessão

**B8-1146/2015 }
B8-1148/2015 }
B8-1152/2015 } RC1**

9.11.2015

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO COMUM

apresentada nos termos do artigo 123.º, n.ºs 2 e 4, do Regimento

em substituição das propostas de resolução apresentadas pelos seguintes

Grupos:

PPE (B8-1146/2015)

ALDE (B8-1148/2015)

S&D (B8-1152/2015)

sobre aviação

(2015/2933(RSP))

Wim van de Camp, Marian-Jean Marinescu

em nome do Grupo PPE

Ismail Ertug

em nome do Grupo S&D

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

Balcells, Matthijs van Miltenburg, Izaskun Bilbao Barandica, Philippe De

Backer

em nome do Grupo ALDE

Resolução do Parlamento Europeu sobre aviação (2015/2933(RSP))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a sua resolução, de 25 de abril de 2007, sobre o estabelecimento de um espaço de aviação comum europeu,
 - Tendo em conta a Diretiva 2009/12/CE, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias,
 - Tendo em conta a sua resolução, de 7 de junho de 2011, sobre acordos aéreos internacionais no âmbito do Tratado de Lisboa,
 - Tendo em conta a sua resolução, de 2 de julho de 2013, sobre a política externa da UE no setor da aviação – Responder aos futuros desafios¹,
 - Tendo em conta a sua posição aprovada em primeira leitura, em 12 de março de 2014, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do Céu Único Europeu (reformulação)²,
 - Tendo em conta a sua posição aprovada em primeira leitura, em 12 de março de 2014, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea³,
 - Tendo em conta a sua resolução, de 29 de outubro de 2015, sobre a atribuição pela Conferência Mundial das Radiocomunicações, a realizar em Genebra, de 2 a 27 de novembro de 2015 (WRC-15), do espectro de radiofrequências necessário para apoiar o futuro desenvolvimento de uma tecnologia por satélite que permita utilizar sistemas de seguimento de voos à escala mundial⁴,
 - Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), nomeadamente o artigo 90.º, o artigo 100.º, n.º 2.º, e o artigo 218.º,
 - Tendo em conta o futuro pacote legislativo da Comissão relativo à aviação,
 - Tendo em conta o artigo 123.º, n.os 2 e 4, do seu Regimento,
- A. Considerando que, em 2012, na Europa, a economia do setor dos transportes aéreos contribuiu diretamente com 2,6 milhões de empregos e representou mais de 2,4 % do PIB da UE;
- B. Considerando que, em 2014, foram transportados 849,4 milhões de passageiros por via aérea na UE, um aumento de 4,4 % em relação a 2013 e de 16,9 % em relação a 2009;

¹ Textos aprovados, P7_TA(2013)0290.

² Textos aprovados, P7_TA(2014)0220.

³ Textos aprovados, P7_TA(2014)0221.

⁴ Textos aprovados, P7_TA(2015)0392.

- C. Considerando que, desde 2012, as companhias aéreas europeias eliminaram ou programaram a eliminação de mais de 20 000 postos de trabalho;
- D. Considerando que o ambiente em que as companhias aéreas da UE operam é um ambiente em mudança acelerada, cada vez mais competitivo, tanto nos mercados internos como nos externos;
- E. Considerando que a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a UE e os seus Estados-Membros devem melhorar várias disposições legais e financeiras, como o regime de comércio de licenças de emissão em vigor na UE, o alargamento dos direitos dos passageiros, os direitos e impostos nacionais, a redução do ruído nos aeroportos e a limitação dos horários de funcionamento;
- F. Considerando que os transportes aéreos têm influência nas alterações climáticas, representando cerca de 13 % das emissões de CO₂ dos transportes, bem como outras emissões como os óxidos de azoto (NO_x);
- G. Considerando que a Comissão tenciona apresentar, até ao final de 2015, um pacote relativo à aviação que visa identificar e responder aos desafios com que o setor da aviação da UE é confrontado;

Melhorar a competitividade do setor da aviação

1. Considera que o pacote relativo à aviação deve dar ao setor europeu da aviação o necessário impulso para reforçar a sua sustentabilidade e competitividade, consolidar as companhias aéreas, os aeroportos e a indústria aeronáutica europeus, garantir condições de concorrência equitativas no mercado mundial e definir uma estratégia a longo prazo para o setor europeu da aviação;
2. Exorta a Comissão, aquando da elaboração do pacote relativo à aviação, a ter em conta e a incluir os pontos fundamentais das posições em primeira leitura do Parlamento Europeu sobre o Céu Único Europeu 2+ (SES2+) e a Agência Europeia da Segurança da Aviação (AESA) e da sua resolução, de 2 de julho de 2013, sobre a política externa da UE no setor da aviação;
3. Realça que a indústria aeronáutica dá um importante contributo para o crescimento e o emprego na UE e está estreitamente ligada à competitividade do setor da aviação da UE (balanço de exportações positivo, tecnologias mais limpas, desenvolvimento do sistema SESAR, Céu Único Europeu, cadeia de manutenção), gerando um volume de negócios de cerca de 100 mil milhões de EUR por ano e empregando diretamente 500 000 pessoas; insta, por conseguinte, à adoção de políticas pró-ativas para apoiar e desenvolver a indústria aeronáutica;
4. Salienta que a inovação é indispensável para a competitividade do setor da aviação europeu; recomenda, portanto, que a Comissão tenha em conta e apoie a inovação nos domínios da gestão do tráfego aéreo [controlo de tráfego aéreo automático (ATC), rota livre], sistemas de aeronaves telepilotadas (RPAS), soluções com combustíveis alternativos, conceção das aeronaves e dos motores (maior eficiência, menos ruído), digitalização da segurança aeroportuária (soluções sem contacto, controlo de segurança único) e soluções multimodais (informatização dos serviços de assistência em terra); recomenda, além disso, que a Comissão apoie as soluções ambientais à escala global,

como uma medida de mercado de âmbito global para reduzir as emissões de CO₂ da aviação internacional, e harmonize os regimes regionais, como o regime de comércio de licenças de emissão para a aviação (RCLE), com o objetivo de os integrar no regime global, a ecologização dos aeroportos e os novos modelos de negócio [como a nova capacidade de distribuição da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), as autoligações ou a bilhética integrada];

5. Insta a Comissão a, no âmbito das suas competências, começar a desonerar as companhias aéreas europeias dos encargos nacionais e a nível da UE, de forma a reforçar a competitividade do setor europeu dos transportes aéreos;
6. Sublinha a perda de competitividade das companhias aéreas e dos aeroportos europeus em relação aos aeroportos e às transportadoras de países terceiros que beneficiam de subsídios; exige, neste contexto, uma política pró-ativa que vise assegurar condições de concorrência equitativas a nível da propriedade, e incentiva fortemente os Estados-Membros a melhorarem as suas infraestruturas nacionais, de molde a permitir às suas companhias aéreas beneficiarem de condições concorrenciais mais favoráveis;
7. Deplora o facto de o Regulamento (CE) n.º 868/2004 relativo à defesa contra práticas tarifárias desleais no setor dos transportes aéreos se ter revelado inadequado e ineficaz ao nível do âmbito de aplicação; solicita à Comissão que apresente, até novembro de 2015, uma análise das causas da sua não aplicação; solicita à Comissão que proceda a uma revisão do Regulamento (CE) n.º 868/2004, a fim de garantir a concorrência leal nas relações externas da UE no domínio da aviação e reforçar a posição competitiva da UE neste setor, impedir a concorrência desleal de modo mais eficaz, assegurar a reciprocidade e eliminar as práticas desleais, nomeadamente os subsídios e auxílios estatais concedidos às companhias aéreas em alguns países terceiros que provocam distorção do mercado; salienta que o objetivo deve consistir em melhorar a estratégia política a nível europeu, de modo a resolver rapidamente este conflito, com base, essencialmente, na aplicação de uma cláusula transparente em matéria de concorrência leal; solicita igualmente à Comissão que examine o conceito de «controlo efetivo» das companhias aéreas;
8. Observa que os aeroportos europeus estão sujeitos a significativas pressões concorrenciais, tanto das companhias aéreas como dos aeroportos concorrentes; nesta ótica, insta a Comissão a ter esta situação em conta na aplicação da diretiva relativa às taxas aeroportuárias e a proporcionar benefícios a todas as partes interessadas e passageiros;
9. Insta a que sejam intensificados os esforços desenvolvidos no Conselho com vista à aprovação da proposta de regulamento relativo às faixas horárias, a fim de melhorar o desempenho dos aeroportos e permitir o bom funcionamento dos transportes aéreos na Europa, atendendo ao facto de se prever que o tráfego aéreo duplique até 2030;
10. Salienta a importância dos pequenos aeroportos e dos aeroportos regionais no interior da União para as ligações regionais; insta a Comissão a, em colaboração com os Estados-Membros, apresentar um plano estratégico a longo prazo para a UE sobre os desafios e as oportunidades para os aeroportos regionais no contexto da UE, incluindo as regras relativas aos auxílios estatais para as infraestruturas de transportes, uma vez que o seu papel para assegurar a coesão das regiões da UE deve ser promovido e tornar-se um dos pilares da estratégia para o crescimento e o emprego da UE;

Dimensão internacional

11. Salaria que a negociação de acordos abrangentes em matéria de aviação com os parceiros comerciais mais importantes da UE deve constituir um objetivo estratégico, pelo que essas negociações devem ser lançadas ou aceleradas; insta a Comissão a procurar obter mandatos abrangentes dos Estados-Membros o mais rapidamente possível, dando prioridade aos países do Conselho de Cooperação do Golfo, a fim de garantir condições de concorrência equitativas para as companhias aéreas e os aeroportos europeus, garantir a reciprocidade e incluir uma cláusula de concorrência leal eficaz; reitera que, a fim de conferir eficácia prática a estes acordos abrangentes no domínio da aviação, esses acordos devem incluir uma cláusula de salvaguarda que defina uma infração e as consequências jurídicas da sua violação;
12. Observa que o setor dos transportes aéreos não é regulado a nível mundial, uma vez que não faz parte da esfera de competências da OMC; sublinha a importância da definição de regras a nível mundial no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a fim de reduzir as emissões provenientes da aviação e o impacto no clima; reconhece que a OACI está empenhada em criar um mecanismo mundial de mercado;
13. Insta a Comissão e os Estados-Membros a acelerarem a implementação do Céu Único Europeu através da adoção do pacote SES2+, uma vez que a atual fragmentação do espaço aéreo europeu representa um encargo considerável para as transportadoras aéreas europeias;
14. Espera que o pacote relativo à aviação preveja e assegure a plena integração dos aeroportos na rede europeia de transportes; recorda a necessidade de o pacote relativo à aviação ser coerente com a legislação atual e futura em matéria dos direitos dos passageiros, instando o Conselho a apresentar a sua posição, pois tanto os passageiros como as transportadoras aéreas aspiram a uma clarificação das normas;

Agenda social no setor da aviação

15. Salaria o facto de que determinadas condições de trabalho no setor da aviação podem afetar a segurança dos voos; recomenda que a DG MOVE e a DG EMPL trabalhem em conjunto e que o pacote relativo à aviação inclua as disposições sociais e preveja as salvaguardas necessárias debatidas durante a conferência de alto nível «Uma agenda social para os transportes», organizada pela Comissão em 4 de junho de 2015;
16. Solicita o reforço e a harmonização da cadeia de segurança, captando e mantendo recursos humanos qualificados, com um nível de formação elevado;
17. Salaria que o setor da aviação é reconhecido como um setor em crescimento que tem atraído e proporcionado profissionais altamente qualificados e motivados e que, para dar continuidade a esta tendência, é necessário manter as atuais disposições da UE sobre as condições, as normas e as práticas de emprego e de trabalho, incluindo as práticas de negociação coletiva;
18. Recomenda que o conceito de «local de atividade principal» seja definido com precisão, de forma a que a licença de exploração seja concedida por um Estado se o volume de transporte aéreo aí registado for substancial, e que, no contexto da coordenação dos sistemas de segurança social e do direito do trabalho, a definição de «base» prevista no

Regulamento (UE) n.º 83/2014 e no Regulamento (UE) n.º 465/2012 seja harmonizada; chama a atenção para a necessidade de reduzir o período de transição e de clarificar a situação das tripulações que têm várias bases;

19. Toma nota dos desafios para a execução da Diretiva relativa ao Trabalho Temporário (2008/104/CE) e recomenda que a Comissão estude a sua atual aplicação no setor e, com base nesse estudo, decida como deve responder a esses desafios;
20. Expressa preocupação com o aumento das práticas socialmente problemáticas das empresas, como as «bandeiras de conveniência», e a utilização de formas atípicas de emprego, tais como o falso trabalho por conta própria, os regimes que exigem que os pilotos paguem para pilotar e os contratos sem especificação do horário de trabalho, que podem ter implicações para a segurança, considera que as normas sociais devem ser respeitadas em todas as atividades no âmbito da aviação;

Assegurar um elevado nível de segurança no espaço aéreo da UE

21. Solicita a plena implementação do programa SESAR, que exige uma forte colaboração e um compromisso financeiro por parte da Comissão, dos prestadores de serviços de navegação aérea, das transportadoras aéreas e dos aeroportos; solicita, por conseguinte, uma abordagem sistémica global em todos os domínios da aviação e relativamente a todas as fases do voo, a começar pelos serviços em terra, com um reforço do papel da AESA no ambiente Céu Único Europeu-SESAR no quadro de um sistema UE-AESA que regule a segurança operacional, a segurança pública, o ambiente e o desempenho; exorta a Comissão a completar o orçamento original do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), que foi afetado pela criação do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos (FEIE);
22. Congratula-se com a intenção de reforçar as responsabilidades da AESA e, nesta ótica, espera que o regulamento de base alterado (216/2008) garanta a criação de um sistema de gestão da segurança operacional abrangente e confie à AESA os aspetos de segurança operacional das medidas de segurança da UE e dos transportes espaciais comerciais e das aeronaves telepilótadas; exorta a Comissão a conferir à AESA o estatuto de autoridade única para a aviação na Europa, em conformidade com o vasto espetro de competências que lhe serão atribuídas pelo legislador;
23. Insta a Comissão a manter uma representação forte no conjunto dos oito assentos que representam os Estados-Membros da UE no Conselho da OACI, a reforçar, o mais rapidamente possível, o papel da AESA no contexto internacional e a velar pelo seu reconhecimento oficial pela OACI, de forma a dotar a UE de uma só voz que garanta um nível mais elevado de segurança para os cidadãos da UE em todo o mundo, defendendo simultaneamente a competitividade e as exportações do setor da aviação da UE;
24. Insta a Comissão a suprimir os obstáculos regulamentares à vigilância do tráfego aéreo por satélite, a fim de garantir aos cidadãos da UE serviços de salvamento, e solicita à União Internacional de Telecomunicações que proceda à atribuição do espetro necessário, uma vez que a OACI reconheceu que o sistema ADS-B por satélite é a melhor tecnologia para o seguimento de voos, inclusive para fins de gestão do tráfego aéreo (ATM), fora das zonas mais densamente povoadas, onde as outras tecnologias de vigilância terrestre do tráfego aéreo revelam limitações; salienta que, para a implementação do sistema ADS-B, as necessidades de todos os utilizadores do espaço aéreo devem ser consideradas e a interoperabilidade entre as tecnologias alternativas deve ser assegurada, de forma a evitar

falhas da segurança operacional e de segurança pública; salienta que este sistema pode ajudar os governos, os prestadores de serviços de navegação aérea e as companhias aéreas da Europa e do resto do mundo a aumentar a eficiência e a capacidade de gestão do tráfego aéreo, reduzindo assim as emissões da aviação, e melhorar significativamente a segurança operacional da aviação, fornecendo ao mesmo tempo ao espaço aéreo europeu outro nível de vigilância que pode completar o atual;

25. Insta a Comissão a tomar medidas com vista a melhorar a avaliação da aptidão física dos pilotos, bem como os procedimentos de segurança de entrada e saída relativos às portas dos cockpits, na sequência da avaliação dos riscos constante do relatório do grupo de trabalho da AESA;
26. Preconiza uma abordagem de «segurança baseada nos riscos» para o transporte de passageiros e de mercadorias, em vez de medidas reativas, e uma abordagem equilibrada e equitativa da questão sensível da segurança da aviação que, por um lado, responda às necessidades e às expectativas dos Estados-Membros e, por outro, limite o descontentamento dos passageiros nos aeroportos, e que reforce o sistema do Serviço de Segurança da Aviação (AVSEC) e do Grupo Consultivo de Partes Interessadas na Segurança da Aviação (SAGAS); por conseguinte, em função das experiências bem-sucedidas de outras regiões, insta a Comissão a realizar um estudo sobre a viabilidade da introdução do sistema de controlo prévio e entrada global na Europa;
27. Exorta as autoridades orçamentais a manterem o orçamento da AESA a um nível competitivo, que tenha em conta essas novas responsabilidades, de forma a disponibilizar instrumentos eficazes e flexíveis que permitam aos fabricantes e às companhias aéreas da UE competir a nível mundial, observando ao mesmo tempo que a indústria assegura 70 % do orçamento da AESA;
28. Observa que o Conselho tem pendente um conjunto de processos legislativos na área da aviação, pelo que solicita à Comissão que procure uma solução para desbloquear a situação atual;
29. Insta a Comissão a considerar os pontos supramencionados no seu pacote legislativo relativo à aviação, a apresentar até ao final de 2015;
30. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.