

P7_TA(2013)0290

ES ārējā aviācijas politika

Eiropas Parlamenta 2013. gada 2. jūlija rezolūcija par ES ārējo aviācijas politiku — nākotnes problēmu risinājums (2012/2299(INI))

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „ES ārējā aviācijas politika — nākotnes problēmu risinājums” (COM(2012)0556),
 - ņemot vērā Parlamenta 2011. gada 7. jūnija rezolūciju par starptautiskajiem gaisa transporta nolīgumiem, ko noslēdz saskaņā ar Lisabonas līgumu¹,
 - ņemot vērā Parlamenta 2010. gada 20. oktobra lēmumu par pamatnolīguma par Eiropas Parlamenta un Eiropas Komisijas attiecībām pārskatīšanu (pamatnolīgums)²,
 - ņemot vērā Parlamenta 2010. gada 17. jūnija rezolūciju par ES un ASV gaisa satiksmes nolīgumu³,
 - ņemot vērā Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa rezolūciju par Eiropas Kopējās gaisa telpas izveidi⁴,
 - ņemot vērā Parlamenta 2006. gada 17. janvāra rezolūciju par Kopienas aviācijas ārējās politikas programmas attīstīšanu⁵,
 - ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 90. pantu, 100. panta 2. punktu un 218. pantu,
 - ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Starptautiskās tirdzniecības komitejas un Nodarbinātības un sociālo lietu komitejas atzinumus (A7-0172/2013),
- A. tā kā aviācija ir strauji augoša ekonomikas nozare gan Eiropas Savienībā, gan ārpus tās, jo īpaši Āzijā un Tuvajos Austrumos;
- B. tā kā aviācijas nozarei ir svarīga nozīme, nodrošinot cilvēku un uzņēmumu kontaktus gan Savienībā, gan visā pasaulē, jo īpaši ar jaunattīstības valstu tirgiem;
- C. tā kā Eiropas aviosabiedrības kopš 2012. gada ir samazinājušas vai plāno samazināt vairāk nekā 20 000 darbvietu;

¹ OV C 380 E, 11.12.2012., 5. lpp.

² OV C 70 E, 8.3.2012., 98. lpp

³ OV C 236 E, 12.8.2011., 121. lpp

⁴ OV C 74 E, 20.3.2008., 506. lpp.

⁵ OV C 287 E, 24.11.2006., 84. lpp.

- D. tā kā aviācijas nozares Eiropas sociālie partneri saistībā ar dialogu par globālās krīzes ietekmi uz civilo aviāciju 2013. gada 29. janvārī vienojās par to, ka ir vajadzīga koordinēta un visaptveroša starptautiska mēroga rīcība;
- E. tā kā Komisijas 2005. gada paziņojumam bija svarīga nozīme Savienības ārējās aviācijas politikas izstrādāšanā;
- F. tā kā saistībā ar iepriekšējo septiņu gadu tendencēm ir lietderīgi veikt turpmāku pārskatīšanu,

Vispārīga informācija

1. uzsver panākumus, kas gūti vienota un atvērta Savienības reģionālā tirgus izveidē un vienlaikus vienotas Savienības pieejas tās ārējai aviācijas politikai izstrādē;
2. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu, kurā sniegta pašreizējās situācijas mūsdienīga analīze un ārējā aviācijas politikā kopš 2005. gada paveiktais, kā arī problēmas, ar ko Savienības aviācijas nozare saskaras pasaules aviācijas tirgū, kurā vērojama ārkārtīgi liela konkurence;
3. uzsver, ka aviācijas nozarei ir ļoti svarīga nozīme Savienības ekonomikā, jo īpaši izaugsmes un jaunu darbvieta izveides sekmēšanā, jo šī nozare nodrošina vairāk nekā 5 miljonus darbvieta Eiropā un 2,4 % no Savienības IKP, kā arī sekmē savienojumus starp Savienību un pārējo pasauli; uzsver, ka ir jā saglabā stipra un konkurētspējīga Savienības aviācijas nozare;
4. uzskata, ka nolūkā sekmēt drošību un apmierināt pasažieru vajadzības ir paveikts daudz, nosakot un ieviešot Savienības mehānismus un sistēmas, piemēram, Eiropas vienoto gaisa telpu (*SES*), jaunās paaudzes gaisa satiksmes vadības sistēmu (*SESAR*) un ierosmi *Clean Sky*, kā arī izveidojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (*EASA*) un globālo navigācijas satelītu sistēmu (*GNSS*); uzskata, ka ir jāpanāk turpmāka attīstība minētajās jomās;
5. tomēr pauž bažas par kavēšanos *SES* un *SESAR* ieviešanā, ņemot vērā nevajadzīgās izmaksas, ko šāda kavēšanās rada aviosabiedrībām un to pasažieriem; atbalsta Komisijas īstenotās sankcijas pret tām dalībvalstīm, kuras nav ievērojušas 2012. gada decembra termiņu un nav neko paveikušas, lai izveidotu funkcionālos gaisa telpas blokus;
6. aicina Komisiju un dalībvalstis pēc iespējas drīzāk nodrošināt *SES* un *SESAR* īstenošanu; atzīmē, ka pēc pilnīgas *SES* ieviešanas Eiropas vienotās gaisa telpas attīstība radīs ievērojamas tiešas un netiešas nodarbinātības iespējas;
7. uzsver, ka šīs Savienības programmas ir svarīgas ne tikai iekšējam tirgum, bet arī ārējai politikai; uzskata, ka šo instrumentu izveides pabeigšana un ieviešana palīdzēs konsolidēt Savienības rūpniecības stāvokli pasaules konkurences apstākļos;
8. uzsver Regulas par gaisa transporta pasažieru tiesībām pašreizējās pārskatīšanas nozīmi un atbalsta spēcīgu un patērētājiem patiesi draudzīgu Eiropas tiesību aktu izstrādi;
9. apzinās, ka finanšu krīze ir atšķirīgi ietekmējusi dažādus pasaules reģionus; uzskata, ka šā iemesla dēļ Savienības aviosabiedrības saskaras ar konkurences radītām problēmām un ka

divpusēji gaisa pakalpojumu nolīgumi ne vienmēr ir piemērotākais risinājums tirgus ierobežojumu vai negodīgu subsīdiju novēršanai;

10. uzskata, ka godīgas un atklātas konkurences nodrošināšanai iespējami drīzāk būtu jāpiemēro saskaņotāka Savienības pieeja, kas ietver vērienīgākus mērķus, jo visaptveroša ārējā aviācijas politika, neraugoties uz iepriekšējo septiņu gadu centieniem, tā arī nav izstrādāta;
11. uzskata, ka Eiropas tiesiskā regulējuma konverģence ir svarīgs faktors spēcīgas Eiropas pozīcijas nodrošināšanai pasaules tirgū un sadarbībā ar trešām valstīm;

2005. gada paziņojums un Parlamenta rezolūcija

12. atzinīgi vērtē paveikto attiecībā uz 2005. gada politikas trim pīlāriem; tagad ES apzīmējuma princips ir atzīts vairāk nekā 100 trešās valstīs; gandrīz 1000 divpusējo gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu ir pielāgoti Savienības tiesību aktiem, tādējādi nodrošinot juridisko noteiktību; pauž nožēlu, ka svarīgi partneri, tostarp Ķīna, Indija un Dienvidāfrika, vēl nav pieņēmuši šos principus;
13. norāda, ka Savienības ārējās aviācijas politikas īstenošana ir ļāvusi palielināt iekšējā tirgus potenciālu, ciktāl tā sekmē Savienības aviācijas nozares konsolidāciju laikā, kad globalizācijas ietekmē ekonomikas dalībniekiem jākļūst spēcīgākiem, lai izturētu ārvalstu konkurenci;
14. uzsver, ka ar kaimiņvalstīm ir izveidota aizvien lielāka kopējā aviācijas telpa; uzskata, ka šie nolīgumi ir radījuši svarīgus ekonomiskus ieguvumus; atzinīgi vērtē būtiskus centienus, kas veikti, lai pielāgotu dažādas reglamentējošās sistēmas Savienības tiesību aktiem tādās jomās kā drošība, drošums, gaisa satiksmes pārvaldība, vide, pasažieru tiesības, ekonomikas regulējums un sociālie aspekti;
15. atzinīgi vērtē visaptverošo ES un ASV aviācijas nolīgumu un tā pozitīvo ietekmi uz abu partneru ekonomiku, kā arī 80 000 jaunās darbvietas, kas tika izveidotas pirmo piecu gadu laikā pēc nolīguma stāšanās spēkā;
16. uzskata, ka spēcīga Savienības ārējā aviācijas politika, kas orientēta uz svarīgākajiem tirgiem ar izaugsmes potenciālu, jo īpaši Āzijas un Klusā okeāna reģionā, sniegs Savienības aviosabiedrībām jaunas uzņēmējdarbības iespējas;
17. uzsver, ka vēl ir jāpabeidz sarunas ar dažiem svarīgiem partneriem, tostarp Brazīliju, un ka plaša mēroga gaisa pārvadājumu nolīgumi ar šādām valstīm varētu radīt būtiskus ekonomiskos ieguvumus;
18. uzsver, ka joprojām ir jāizpilda dažas Parlamenta 2006. gada rezolūcijā izvirzītās prasības; turklāt uzsver, ka ir jāsekmē atbilstīgi starptautiskās drošības un drošuma standarti, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret Savienības un ārpus Savienības gaisa pārvadātājiem un mazinātu nelabvēlīgu ietekmi uz vidi;
19. uzsver — veidojot kopēju pieeju ar aviāciju saistīto jautājumu risināšanai, svarīgi ir tādi instrumenti kā apvienoto komiteju sistēma;
20. atzinīgi vērtē to, ka ir izpildīti citi 2006. gada rezolūcijā izvirzītie uzdevumi, piemēram,

EASA pienākumu paplašināšana;

Tirgus

21. norāda, ka ir būtiski palielinājusies satiksme ar Āzijas un Klusā okeāna reģionu un tā iekšienē, atspoguļojot tā ekonomiskās izaugsmes tendenci; pauž satraukumu par iespēju, ka gadījumā, ja nekas netiks darīts, Savienības aviosabiedrības un uzņēmumi varētu zaudēt gan lielās iespējas, kas tām paveras šajā pasaules daļā, gan spēju radīt peļņu;
22. norāda arī uz to, ka ārpussavienības gaisa pārvadātāju pozīcijas pasaulē ir sekmējušas subsīdijas un dažādos Tuvo Austrumu, Tālo Austrumu un Dienvidamerikas reģionos veiktie milzīgie publiskie ieguldījumi gaisa kuģos un infrastruktūrā;
23. uzsver, ka būtiskās izmaiņas Savienības iekšējā tirgū ir radījis zemo cenu aviosabiedrību tirgus daļas pieaugums; uzskata — neraugoties uz konkurenci, abi šie uzņēmējdarbības modeļi varētu rast veidus, kā vienam otru papildināt, saskaroties ar ārējā tirgus radītajiem izaicinājumiem;
24. norāda, ka ārkārtīgi zemās biļešu cenas, ko piedāvā dažas Eiropas zemo cenu aviosabiedrības, šīs sabiedrības kompensē, īstenojot negodīgu praksi personāla darba apstākļu jomā, piemēram, ar zemiem sociālajiem un darba tiesību standartiem; norāda arī, ka šādas biļešu cenas ir iespējamās, veicot minimālus ieguldījumus drošības jomā un saņemot nepamatotas reģionālās subsīdijas;
25. atzīmē, ka zemo cenu aviosabiedrības, kuru tirgus daļa ir 40 % no Savienības gaisa pārvadājumu tirgus, ir izraisījušas spēcīgu konkurenci aviosabiedrību vidū; uzsver — ja dalībvalsts ir ratificējusi SDO Konvencijas Nr. 87 un Nr. 98, aviosabiedrībām ir jāievēro tajās noteiktās pamattiesības, proti, pulcēšanās brīvība un darba ņēmēju pārstāvju un vienošanos par darba samaksu atzīšana, turklāt šo noteikumu ievērošana ir jākontrolē un jāpiemēro sankcijas par pārkāpumiem;
26. uzsver to lidostu nozīmi, kuras nodrošina savienojošos reisus, tostarp sekundāru, specializētu un vairākveidu savienojumu attīstības nozīmi, kā arī to, ka ir steidzami jāveic publiski un privāti ilgtermiņa ieguldījumi lidostu infrastruktūrā, lai palielinātu to jaudu, piemēram, būvējot jaunus skrejceļus un labāk izmantojot lidostu laika nišas, tādējādi efektīvāk izmantojot pašreizējo infrastruktūru, tostarp reģionālās lidostās, piemēram, Vidusjūras reģionā un pie Savienības austrumu robežām;
27. uzsver, ka Savienības aviosabiedrību konkurētspēju pasaulē kavē tādi faktori kā nevienlīdzīgi konkurences apstākļi, ko izraisa, piemēram, atšķirīgi valstu nodokļi, pārslogotas lidostas, augstas gaisa satiksmes pārvaldības un lidostu nodevas, konkurentu saņemtais valsts atbalsts, izmaksas saistībā ar oglekļa dioksīda emisijām, zemāku sociālo standartu piemērošana un atšķirīgi noteikumi par valsts atbalstu ārpus Savienības;
28. uzskata, ka minētie faktori rada potenciālus šķēršļus izaugsmei un nodarbinātībai;
29. aicina Komisiju veikt pētījumu par dalībvalstu atšķirīgajām gaisa pārvadājumu maksām, nodokļiem, nodevām un citiem maksājumiem un to ietekmi uz biļešu cenām un aviosabiedrību peļņu, kā arī pētījumu par iespējamo valsts atbalstu, ko saņēmuši konkurenti pasaules mērogā, un tā ietekmi uz Savienības aviosabiedrībām;

30. atzinīgi vērtē jaunus Savienības noteikumus attiecībā uz mobilo darba ņēmēju sociālo drošību;

Turpmākie pasākumi

31. uzskata, ka ārējā aviācijas politikā būtu pilnībā jāievēro savstarpīguma, tostarp attiecībā uz tirgus pieejamību, atvērtuma un godīgas konkurences principi, nodrošinot vienlīdzīgus konkurences nosacījumus, un tai vajadzētu būt diviem galvenajiem mērķiem — dot labumu patērētājiem un uzņēmumiem un atbalstīt Savienības aviosabiedrības un lidostas to centienos saglabāt vadošo pozīciju pasaulē;
32. šā iemesla dēļ uzsver, ka gaisa pārvadājumu nolīgumos ar kaimiņvalstīm un līdzīgi domājošiem partneriem ir jāiekļauj reglamentējošie noteikumi par godīgu konkurenci;
33. aicina turpināt izmantot procedūras visaptverošu aviācijas nolīgumu apspriešanai Savienības līmenī, pamatojoties uz Eiropas vienotību un Padomes pilnvarojumu;
34. aicina Komisiju minēto nolīgumu apspriešanā veicināt un aizsargāt Savienības intereses un nākt klajā ar Savienības standartiem, vērtībām un paraugpraksi;
35. aicina Komisiju un dalībvalstis ciešāk sadarboties un saskaņot rīcību, vedot sarunas par gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu noslēgšanu ar svarīgākajiem partneriem, lai vairotu Savienības nozīmību un jaunu tirgu pieejamības iespējas;
36. aicina Komisiju visaptverošajos nolīgumos iekļaut reglamentējošus nosacījumus attiecībā uz drošību, drošumu, pasažieru tiesībām, personāla apmācību un sertifikāciju;
37. aicina Komisiju pabeigt pašreizējās sarunas ar tādām kaimiņattiecību politikā iesaistītām valstīm kā Ukraina, Libāna, Tunisija, Azerbaidžāna un Alžīrija; atzīmē, ka šo valstu un to tirgu ģeogrāfiskais tuvums un dažās no tām pēdējā laikā novērotā ekonomiskā izaugsme var būt Savienības reģionālo un sekundāro lidostu attīstības iespēja; uzskata — ņemot vērā reģionālo lidostu lielo jaudu, šīs reģionālās lidostas var palīdzēt mazināt svarīgāko Eiropas lidostu pārslogojumu, tādējādi uzlabojot to konkurētspēju pasaules mērogā;
38. aicina Padomi pēc vajadzības piešķirt Komisijai sarunu pilnvaras attiecībā uz citām kaimiņattiecību politikā iesaistītajām valstīm, proti, Turciju, Armēniju un Lībiju;
39. uzskata, ka Savienībai attiecībās ar svarīgākajiem partneriem jāievēro individuāla pieeja, un aicina Komisiju pēc iespējas drīzāk pabeigt visaptverošu gaisa pārvadājumu nolīgumu apspriešanu, tostarp ar Austrāliju un Brazīliju, kā arī aicina Padomi piešķirt Komisijai pilnvaras apspriest šādu nolīgumu noslēgšanu ar strauji augošas ekonomikas valstīm, piemēram, Ķīnu, Indiju, Dienvidaustrumāzijas valstu asociāciju (ASEAN) un Persijas līča valstīm;
40. pauž viedokli, ka iespējamais tirdzniecības un ieguldījumu nolīgums starp Eiropas Savienību un ASV skars arī aviācijas nozari; šā iemesla dēļ uzskata, ka Komisijai būtu jāsniedz pietiekama informācija, lai nodrošinātu to, ka Parlaments var cieši uzraudzīt gaidāmās sarunas;
41. uzsver, ka ir pilnībā jāīsteno mērķi, kas izvirzīti gaisa pārvadājumu nolīgumos ar svarīgākajiem partneriem, jo īpaši ASV un Kanādu, tostarp attiecībā uz ierobežojumu

atcelšanu ārvalstnieku īpašumtiesību un kontroles īpatsvaram aviosabiedrībās; aicina novērst pašreizējo nevienlīdzību, jo Savienības aviosabiedrības nedrīkst veikt kabotāžas pārvadājumus ASV tirgū, bet ASV aviosabiedrības drīkst to darīt Eiropā; atzīmē, ka savstarpēji starptautiskie ieguldījumi sekmē aviācijas nozares ekonomisko dinamiku, un mudina Komisiju veicināt tādas starptautiskas tiesiskās vides izveidi, kura sekmē šādu ieguldījumu apjoma pieaugumu un atbalstu, kā arī stimulē aktīvu politiku, kuras mērķis ir noteikt standartus un paraugpraksi starptautisko ieguldījumu jomā;

42. uzskata, ka divpusējie nolīgumi var dot svarīgu ieguldījumu ārējās aviācijas politikas izstrādē, taču vienlaikus uzsver vienotas Savienības pieejas nozīmību;
43. uzsver godīgas un atklātas konkurences svarīgo nozīmi visās ar gaisa pārvadājumu pakalpojumiem saistītajās darbībās; aicina divpusējos gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos iekļaut standartizētas klauzulas par godīgu konkurenci;
44. aicina Komisiju noteikt un dalībvalstis piemērot to Savienības standartprasību minimumu, jo īpaši attiecībā uz sadarbību tiesiskā regulējuma, darba un vides standartu un pasažieru tiesību jomā, kuras jāiekļauj divpusējos nolīgumos, ar skaidru mērķi radīt iespējas un likvidēt šķēršļus Savienības aviosabiedrību darbībā;
45. aicina Komisiju ierosināt steidzami pārskatīt vai aizstāt Regulu (EK) Nr. 868/2004/EK par aizsardzību pret subsidēšanu un negodīgas cenu noteikšanas praksi, kas rada zaudējumus Kopienas gaisa pārvadātājiem¹;
46. atbalsta Komisijas priekšlikumus sekmēt brīvu un godīgu konkurenci attiecībās un nolīgumu slēgšanā ar trešām valstīm un izstrādāt jaunus un efektīvākus tirdzniecības aizsardzības instrumentus, kuri ir piemērotāki tādas negodīgas prakses novēršanai kā diskriminācija, reglamentējošo noteikumu nekonsekventa piemērošana un pārredzamības trūkums uzņēmumu finanšu atskaitēs, kas var izraisīt tirgus kropļojumus;
47. aicina Komisiju iesaistīties dialogā ar Persijas līča valstīm nolūkā uzlabot pārredzamību un nodrošināt godīgu konkurenci;
48. norāda, ka Krievijas Federācija atsakās ievērot vienošanos par Sibīrijas pārlidojuma nodevu piemērošanas pakāpenisku izbeigšanu, kas tika panākta saistībā ar Krievijas Federācijas pievienošanos PTO 2011. gadā; uzskata — tā kā šīs nelikumīgās tranzīta nodevas piemērošana Savienības pārvadātājiem ilgtermiņā rada diskriminējošus nosacījumus, Savienībai būtu jāveic atbildes pasākumi, aizliedzot vai ierobežojot tranzītu tās gaisa telpā vai vispār veicot jebkādas pasākumus saistībā ar Krievijas Federācijas gaisa pārvadātāju Savienības gaisa telpas izmantošanu, lai motivētu Krievijas Federāciju atcelt minētās nodevas, kas ir nelikumīgas, jo ir pretrunā starptautiskajiem nolīgumiem (Čikāgas konvencijai); šā iemesla dēļ aicina Komisiju un Padomi izvērtēt iespējamus pasākumus Krievijas Federācijas un Savienības savstarpīguma nodrošināšanai saistībā ar gaisa telpas izmantošanu;
49. uzsver, ka mērķtiecīga Savienības politika aviopasažieru tiesību aizsardzības jomā var sniegt Savienības aviosabiedrībām priekšrocības kvalitātes ziņā globālā konkurencē; aicina Komisiju veikt turpmākus pasākumus, lai sekmētu augstus Savienības standartus aviopasažieru tiesību jomā un uzraudzītu to transponēšanu un piemērošanu;

¹ OV L 162, 30.4.2004., 1. lpp.

50. aicina Komisiju pēc iespējas drīzāk izstrādāt jaunu tiesisko regulējumu attiecībā uz Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanu, pamatojoties uz leņķu pieeju, tostarp Eiropas gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju labākas sadarbības mehānismu, un nodrošināt vajadzīgos nosacījumus *SESAR* īstenošanai;
51. aicina Padomi beidzot pieņemt nostāju attiecībā uz Parlamenta 2010. gada 5. maija nostāju par priekšlikumu direktīvai par aviācijas drošības nodevām¹, kura Parlamentā tika pieņemta ar lielu balsu vairākumu, t. i., 96 % balsu, taču tā ir bloķēta Padomē;
52. uzskata, ka Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai (*ICAO*) ir svarīga nozīme, izstrādājot pasaules aviācijas nozares tiesisko regulējumu, piemēram, attiecībā uz aviosabiedrību īpašumtiesību un kontroles liberalizāciju, un nodrošinot globālo sadarbību gaisa satiksmes pārvaldībā; mudina *ICAO* turpināt globālu, uz tirgu pamatotu pasākumu izstrādi nolūkā mazināt lidostu trokšņu līmeni un ierobežot attiecīgās siltumnīcefekta gāzu emisijas; uzskata, ka ir ārkārtīgi svarīgi pēc iespējas drīzāk Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā panākt vienošanos par globālu pieeju;
53. aicina piešķirt Komisijai sarunu pilnvaras nolūkā precizēt un stiprināt Savienības pārstāvību *ICAO*,

o

o o

54. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

¹ OV C 81 E, 15.3.2011., 164. lpp.