



---

## PRIIMTI TEKSTAI

---

### **P8\_TA(2015)0394**

#### **Būsimas Aviacijos dokumentų rinkinys**

#### **2015 m. lapkričio 11 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl aviacijos (2015/2933(RSP))**

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į savo 2007 m. balandžio 25 d. rezoliuciją<sup>1</sup> dėl Europos bendrosios aviacijos erdvės sukūrimo,
- atsižvelgdamas į 2009 m. kovo 11 d. Direktyvą 2009/12/EB dėl oro uosto mokesčių,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. birželio 7 d. rezoliuciją dėl tarptautinių oro susisiekimą susitarimų pagal Lisabonos sutartį<sup>2</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2013 m. liepos 2 d. rezoliuciją dėl pasirengimo spręsti būsimus ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius<sup>3</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2014 m. kovo 12 d. per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo (nauja redakcija)<sup>4</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2014 m. kovo 12 d. per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamento (EB) Nr. 216/2008 nuostatos dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų<sup>5</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. spalio 29 d. rezoliuciją dėl reikiamos radijo dažnių juostos skyrimo 2015 m. lapkričio 2–27 d. (WRC-15) Ženevoje vykstančioje Pasaulinėje radijo ryšio konferencijoje palydovinės technologijos plėtojimo ateiityje rėmimo tikslais, siekiant, kad veiktų pasaulinės skrydžių sekimo sistemos<sup>6</sup>,
- atsižvelgdamas į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV), ypač į jos 90 straipsnį, 100 straipsnio 2 dalį ir 218 straipsnį,

---

<sup>1</sup> OL C 74 E, 2008 3 20, p.658.

<sup>2</sup> OL C 380 E, 2012 12 11, p. 5.

<sup>3</sup> Priimti tekstai, P7\_TA(2013)0290.

<sup>4</sup> Priimti tekstai, P7\_TA(2014)0220.

<sup>5</sup> Priimti tekstai, P7\_TA(2014)0221.

<sup>6</sup> Priimti tekstai, P8\_TA(2015)0392.

- atsižvelgdamas į būsimą Komisijos aviacijos srities teisės aktų rinkinį,
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 123 straipsnio 2 ir 4 dalis,
- A. kadangi 2012 m. Europos oro transporto sektoriuje buvo 2,6 mln. tiesioginių darbo vietų ir jo indėlis į ES BVP buvo daugiau kaip 2,4 proc.;
- B. kadangi 2014 m. ES oro transportu vykstančių keleivių skaičius buvo 849,4 mln.; palyginti su 2013 m., šis skaičius išaugo 4,4 proc., o su 2009 m. – 16,9 proc.;
- C. kadangi nuo 2012 m. Europos oro transporto bendrovės sumažino ir planuoja sumažinti darbo vietų skaičių daugiau kaip 20 000;
- D. kadangi ES oro transporto bendrovės vidaus ir išorės rinkose veikia greitai kintančiomis ir vis labiau konkurencingomis sąlygomis;
- E. kadangi Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO), ES ir jos valstybės narės turi pagerinti įvairius teisės aktus ir finansines taisykles, pavyzdžiui, ES viduje taikomą apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, išplėstas keleivių teises, rinkliavas ir nacionalinius mokesčius, triukšmo mažinimą oro uostuose ir darbo valandų apribojimą;
- F. kadangi oro transportas prisideda prie klimato kaitos, sudarydamas maždaug 13 proc. ES išmetamo CO<sub>2</sub> dujų kiekio, taip pat kitų teršalų, pvz., NO<sub>x</sub>, išmetimo;
- G. kadangi Komisija ketina iki 2015 m. pateikti aviacijos srities dokumentų rinkinį, kuriuo siekiama nustatyti iššūkius, su kuriais susiduria ES aviacijos sektorius, ir su jais susidoroti;

### ***Aviacijos pramonės konkurencingumo didinimas***

1. mano, kad aviacijos srities dokumentų rinkinys turėtų paskatinti labai reikalingą tvaresnės ir konkurencingesnės Europos aviacijos pramonės augimą, sustiprinti Europos oro transporto bendroves, oro uostus ir aeronautikos pramonę, užtikrinti vienodas veikimo sąlygas pasaulinėje rinkoje, taip pat mano, kad jame turėtų būti išdėstyta ilgalaikė Europos aviacijos sektoriaus strategija;
2. ragina Komisiją rengiant aviacijos srities dokumentų rinkinį atsižvelgti į Parlamento per pirmąjį svarstymą priimtų pozicijų dėl Bendro Europos dangaus 2+ (angl. SES2+) ir Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) ir savo 2013 m. liepos 2 d. rezoliucijos dėl ES išorės politikos aviacijos srityje esminius aspektus ir juos į rinkinį įtraukti;
3. pabrėžia, kad aeronautikos pramonė smarkiai prisideda prie ES ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo ir yra glaudžiai susijusi su konkurencingumu ES aviacijos sektoriuje (pvz., užtikrinamas teigiamas eksporto balansas, kuriamos švaresnės technologijos Europos orlaiviams, plėtojama programa SESAR, kuriamas Bendras Europos dangus, užtikrinama priežiūros grandinė); joje sukuriama apie 100 mlrd. EUR metinė apyvarta ir yra apie 500 000 tiesioginių darbo vietų; todėl prašo vykdyti aktyvią politiką, kurios tikslas – remti ir plėtoti aeronautikos pramonę;
4. pabrėžia, kad inovacijos yra būtina konkurencingos Europos aviacijos pramonės sąlyga; todėl rekomenduoja Komisijai atsižvelgti į inovacijas ir remti jas tokiose srityse kaip oro eismo valdymas (automatizuota oro eismo kontrolė, laisvasis maršrutų sudarymas), nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemos (RPAS), alternatyvių degalų naudojimo

sprendimai, orlaivių ir variklių projektavimas (didesnis veiksmingumas, mažesnis triukšmingumas), oro uostų saugumas (nesąlytiniai sprendimai, vienkartinis patikrinimas), skaitmeninimas ir daugiarūšio transporto sprendimai (kompiuterizuotos antžeminės paslaugos); taip pat rekomenduoja jai remti pasaulinio masto aplinkos apsaugos sprendimus, pvz., pasauline rinka grindžiamą tarptautinės aviacijos sektoriaus išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo priemonę, ir suderinti regionines schemas, pvz., aviacijos srities apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ATLPS), siekiant jas sujungti į pasaulinę schemą, žalinti oro uostus ir taikyti naujus verslo modelius (pvz., Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) naujus paskirstymo pajėgumus, savaiminį prisijungimą arba integruotąjį bilietų pardavimą);

5. ragina Komisiją imtis veiksmų pagal savo kompetenciją ir panaikinti Europos oro transporto bendrovėms tenkančią ES ir nacionalinio lygmens našta, kad būtų sustiprintas Europos oro transporto sektoriaus konkurencingumas;
6. atkreipia dėmesį į tai, kad sumažėjo ES oro transporto bendrovių ir oro uostų konkurencingumas subsidijuojamų ne ES oro vežėjų ir oro uostų atžvilgiu; todėl reikalauja vykdyti aktyvią politiką siekiant užtikrinti vienodas sąlygas nuosavybės srityje ir primygtinai ragina valstybes nares gerinti nacionalinę infrastruktūrą, kad jų oro transporto bendrovės galėtų konkuruoti palankesnėmis sąlygomis;
7. apgailestauja dėl to, kad Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 dėl apsaugos nuo nesąžiningos kainų nustatymo veiklos oro transporto sektoriuje jo taikymo srities atžvilgiu pasirodė esantis netinkamas ir neveiksmingas; prašo Komisiją iki 2015 m. lapkričio mėn. pateikti šio reglamento neįgyvendinimo priežasčių analizę; ragina Komisiją persvarstyti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ES išorės aviacijos santykių srityje ir sutvirtinti ES aviacijos pramonės konkurencinę padėtį, veiksmingiau užkirsti kelią nesąžiningai konkurencijai, užtikrinti abipusiškumą ir panaikinti nesąžiningą praktiką, įskaitant tam tikrų trečiųjų šalių oro transporto bendrovėms teikiamas rinką iškraipiančias subsidijas ir valstybės pagalbą; pabrėžia, kad turėtų būti siekiama patobulinti politinę strategiją Europos lygmeniu siekiant skubiai išspręsti šį konfliktą, daugiausia remiantis skaidrios ir „sąžiningos konkurencijos“ sąlygos taikymu; taip pat ragina Komisiją apsvarstyti oro transporto bendrovių „veiksmingos kontrolės“ sąvoką;
8. pažymi, kad Europos oro uostai susiduria su dideliu konkurenciniu tiek oro transporto bendrovių, tiek konkuruojančių oro uostų spaudimu; todėl primygtinai ragina Komisiją, įgyvendinant Direktyvą dėl oro uostų mokesčių, atsižvelgti į šiuos faktus ir siekti naudoti visiems suinteresuotiesiems subjektams ir keleiviams;
9. ragina Tarybą dėti daugiau pastangų ir patvirtinti pasiūlymą dėl laiko tarpsnių reglamento siekiant pagerinti oro uostų veiklos rezultatus ir sudaryti palankias sąlygas sklandžiam oro transporto veikimui Europoje atsižvelgiant į tai, kad numatoma, jog iki 2030 m. eismas padvigubės;
10. atkreipia dėmesį į mažų ir regioninių oro uostų Sąjungoje svarbą užtikrinant regionų susisiekimą; ragina Komisiją kartu su valstybėmis narėmis pateikti ilgalaikį ES strateginį planą dėl problemų sprendimo ir regioninių oro uostų ES galimybių, įskaitant valstybės pagalbos transporto infrastruktūrai taisykles, nes reikėtų skatinti jų vaidmenį užtikrinant ES regionų sanglaudą ir jos turėtų tapti vienu iš ES ekonominio augimo ir darbo vietų kūrimo strategijos ramsčių;

## *Tarptautinis aspektas*

11. pabrėžia, kad derybos dėl išsamių aviacijos susitarimų su pagrindiniais ES prekybos partneriais turėtų būti strateginis tikslas ir kad tokias derybas reikėtų pradėti arba paspartinti; primygtinai ragina Komisiją, teikiant pirmenybę Persijos įlankos bendradarbiavimo tarybos šalims, kuo greičiau gauti iš valstybių narių visapusiškus įgaliojimus siekiant užtikrinti Europos oro transporto bendrovėms ir oro uostams vienodas veiklos sąlygas, užtikrinti savitarpiskumą ir įtraukti skyrių apie veiksmingą ir sąžiningą konkurenciją; tvirtina, kad, siekiant užtikrinti šių išsamių aviacijos susitarimų praktinį veiksmingumą, reikėtų įtraukti apsaugos skyrių, kuriame būtų apibrėžtas pažeidimas ir teisinės pasekmės jį padarius bei ginčų sprendimas;
12. pažymi, kad oro transporto sektorius nėra reglamentuojamas pasauliniu mastu, nes jis nėra PPO sritis; pabrėžia, kad svarbu Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO) nustatyti pasauliniu mastu sutartas taisykles siekiant sumažinti aviacijos sektoriaus išmetamų teršalų kiekį ir poveikį klimatui; pripažįsta, kad ICAO įsipareigojo sukurti pasaulinį rinka paremtą mechanizmą;
13. ragina Komisiją ir valstybes nares paspartinti Bendro Europos dangaus įgyvendinimą priimant antrąjį Bendro Europos dangaus dokumentų rinkinį (angl. SES2+), nes dabartinis Europos oro erdvės susiskaidymas yra pagrindinė Europos oro vežėjams tenkanti našta;
14. tikisi, kad aviacijos srities dokumentų rinkiniu bus išspręstas visapusiškos oro uostų integracijos į Europos transporto tinklą klausimas ir ši integracija bus užtikrinta; primena, kad aviacijos srities dokumentų rinkinys turi būti suderintas su dabartiniais ir būsimais teisės aktais keleivių teisių srityje, tuo pačiu primygtinai ragindamas Tarybą pateikti savo poziciją, kadangi keleiviams ir oro vežėjams būtinas taisyklių aiškumas;

## *Socialinė darbotvarkė aviacijos sektoriuje*

15. pabrėžia tai, kad tam tikros darbo sąlygos aviacijos sektoriuje gali turėti poveikį skrydžių saugumui; rekomenduoja, kad Mobilumo ir transporto GD ir Užimtumo, socialinių reikalų ir įtraukties GD bendradarbiautų ir kad į aviacijos srities dokumentų rinkinį būtų įtrauktos socialinės nuostatos ir nustatytos būtinos apsaugos priemonės, apie kurias diskutuota 2015 m. birželio 4 d. Komisijos surengtoje aukšto lygio konferencijoje „Transporto socialinė darbotvarkė“;
16. reikalauja sustiprinti ir suderinti saugos grandinę pritraukiant ir išlaikant kvalifikuotus ir gerai apmokytus darbuotojus;
17. pabrėžia, kad aviacijos pramonė pripažinta augančiu sektoriumi, kuris pritraukia ir parengia itin kvalifikuotus ir motyvuotus specialistus, ir kad siekiant išlaikyti šią tendenciją, turėtų būti toliau taikomos ES įdarbinimo ir darbo sąlygų reguliavimo nuostatos, standartai ir praktika, įskaitant kolektyvinių derybų praktiką;
18. rekomenduoja aiškiai nustatyti sąvokos „pagrindinė verslo vieta“ apibrėžtį, kad veiklos licenciją suteiktų atskira valstybė, jei oro transporto apimtys joje yra didelės, taip pat derinant socialinės apsaugos sistemas ir darbo teisę, ir Komisijos reglamente (ES) Nr. 83/2014 bei Reglamente (ES) Nr. 465/2012 būtų suderintos sąvokos „pagrindinė buvimo vieta“ apibrėžtys; pabrėžia, kad būtina sutrumpinti pereinamąjį laikotarpį ir tiksliai apibrėžti įgulos narių, turinčių keletą pagrindinių buvimo vietų, padėtį;

19. atkreipia dėmesį į iššūkius įgyvendinant Direktyvos dėl darbo per laikinojo įdarbinimo įmones (2008/104/EB) nuostatas ir rekomenduoja Komisijai patikrinti, kaip jos šiuo metu taikomos šiame sektoriuje, taip pat tuo remiantis nuspręsti, koku būdu būtų galima su šiais iššūkiais susidoroti;
20. yra susirūpinęs dėl vis dažniau pasitaikančios kenksmingos socialinės praktikos, pvz., patogios valstybės vėliavos principo taikymo, ir netipinio užimtumo praktikos, pvz., tariamo savarankiško darbo, pilotams taikomų schemų „mokėk ir skrisk“ ir sutarčių, kuriose nenurodomos darbo valandos, – visa tai gali turėti įtakos saugumui; laikosi nuomonės, kad visoje aviacijos veikloje turi būti laikomasi socialinių standartų;

### ***Aukšto lygio saugumo ES oro erdvėje užtikrinimas***

21. ragina visapusiškai įgyvendinti SESAR programą – tam būtinas Komisijos, oro navigacijos paslaugų teikėjų, oro vežėjų ir oro uostų glaudus bendradarbiavimas ir finansinis įsipareigojimas; todėl ragina taikyti visų aviacijos sričių bendros sistemos požiūrį, kuris apimtų visus skrydžio etapus pradedant antžeminiu, ir užtikrinti stipresnį EASA vaidmenį Bendro Europos dangaus ir SESAR aplinkoje ES EASA sistemoje, kuria reguliuojama sauga, saugumas, aplinka ir veiklos vykdymas; ragina Komisiją užtikrinti, kad būtų įvykdytas pradinis Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) biudžetas, kuriam padarė poveikį Europos strateginių investicijų fondo (ESIF) įsteigimas;
22. teigiamai vertina ketinimą padidinti EASA atsakomybę, todėl tikisi, kad pagrindinis reglamentas (EB) Nr. 216/2008 bus iš dalies pakeistas siekiant užtikrinti, jog bus nustatyta visapusiška saugos valdymo sistema, ir patikėti EASA ES saugumo priemonių saugos aspektus ir komercinio kosminio transporto bei nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių saugos aspektus; ragina Komisiją, atsižvelgiant į daugybę užduočių, kurias EASA patikės teisės aktų leidėjas, suteikti šiai agentūrai bendros aviacijos institucijos Europoje statusą;
23. ragina Komisiją ir toliau užtikrinti tvirtą atstovavimą visose aštuoniose ES valstybėms narėms atstovaujančiose vietose ICAO taryboje, kuo greičiau sustiprinti EASA vaidmenį tarptautinėje arenoje ir užtikrinti, kad ją oficialiai pripažintų ICAO, siekiant nustatyti vieningą ES nuomonę, kuri užtikrins didesnę ES piliečių saugumą visame pasaulyje ir tuo pat metu garantuos ES aviacijos pramonės konkurencingumą ir eksportą;
24. ragina Komisiją panaikinti reguliavimo kliūtis, su kuriomis susiduriama vykdant oro eismo kontrolę, kad ES piliečiams būtų užtikrintos gyvybės gelbėjimo paslaugos, ir prašo Tarptautinę telekomunikacijų sąjungą užtikrinti reikiamo spektro paskyrimą, nes ICAO nustatė, kad palydovinė ADS-B yra technologija, galinti padėti užtikrinti skrydžių sekimą, taip pat oro eismo valdymo priežiūros tikslais, už tankiausiai apgyvendintų vietovių ribų, kai kitų rūšių antžeminio oro eismo valdymo priežiūros technologijos yra ribotos; pabrėžia, kad siekiant išvengti saugos ir saugumo pažeidimų pritaikant ADS-B technologiją labai svarbu atsižvelgti į visų oro erdvės naudotojų poreikius ir užtikrinti alternatyvių technologijų sąveikumą; pabrėžia, kad ją naudodamos valdžios institucijos, oro navigacijos paslaugų teikėjai, taip pat oro transporto bendrovės Europoje ir visame pasaulyje galės padidinti oro eismo valdymo veiksmingumą ir pajėgumą, taip sumažindamos aviacijos sektoriaus išmetamų teršalų kiekį, ir gerokai sustiprinti aviacijos saugą, kartu papildydamos Europos oro erdvę dar vienu priežiūros aspektu, kuris papildytų ir jau esamą;

25. ragina Komisiją, atsižvelgiant į EASA darbo grupės ataskaitoje pateikiamą rizikos vertinimą, imtis priemonių siekiant patobulinti pilotų medicininį vertinimą ir saugumą, įėjimo ir išėjimo procedūras, susijusias su pilotų kabinos durimis;
26. užuot taikius esamas reagavimu į įvykius grindžiamas priemones, ragina taikyti keleivių ir krovinių transporto rizika grindžiamas saugumo priemones, taikyti sąžiningą ir suderintą požiūrį į opų aviacijos saugos klausimą, kuris, viena vertus, patenkintų valstybių narių poreikius ir lūkesčius ir, kita vertus, sumažintų keleivių oro uostuose patiriamą nepasitenkinimą, taip pat stiprintų aviacijos saugumo tarnybų ir patariamąsios suinteresuotųjų subjektų grupės sistemą; todėl primygtinai ragina Komisiją, atsižvelgiant į sėkmingą patirtį kituose regionuose, parengti išankstinės patikros ir „Global Entry“ sistemos diegimo Europoje galimybių studiją;
27. ragina biudžeto institucijas išlaikyti EASA konkurencingą biudžetą, kurį sudarant būtų atsižvelgta į naujas šios agentūros užduotis, kad ES gamintojai ir oro transporto bendrovės, siekdamos konkuruoti pasauliniu mastu, turėtų lanksčių ir veiksmingų priemonių, tuo pačiu pažymėdamas, kad šis pramonės sektorius sudaro 70 proc. EASA biudžeto;
28. pažymi, kad tam tikri su aviacija susiję teisėkūros dokumentai vis dar svarstomi Taryboje, ir todėl prašo Komisijos rasti išeitį iš šios susidariusios padėties;
29. ragina Komisiją spręsti minėtus klausimus aviacijos srities teisės aktų rinkinyje, kuris turi būti parengtas iki 2015 m. pabaigos;

o

o o

30. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.