

Środa, 11 listopada 2015 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

P8_TA(2015)0394

Przyszły pakiet lotniczy

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 listopada 2015 r. w sprawie lotnictwa (2015/2933(RSP))

(2017/C 366/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 25 kwietnia 2007 r. ⁽¹⁾ w sprawie stworzenia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej,
- uwzględniając dyrektywę 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie międzynarodowych umów o ruchu lotniczym na mocy traktatu lizbońskiego ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom ⁽³⁾,
- uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 29 października 2015 r. w sprawie przyznania przez światową konferencję radiokomunikacyjną, która odbędzie się w Genewie w dniach 2–27 listopada 2015 r. (WRC-15), pasma widma radiowego niezbędnego do wspierania przyszłego rozwoju technologii satelitarnej umożliwiającej funkcjonowanie globalnych systemów śledzenia lotów ⁽⁶⁾,
- uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), w szczególności jego art. 90, art. 100 ust. 2 i art. 218,

⁽¹⁾ Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 658.

⁽²⁾ Dz.U. C 380 E z 11.12.2012, s. 5.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2013)0290.

⁽⁴⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2014)0220.

⁽⁵⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2014)0221.

⁽⁶⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0392.

Środa, 11 listopada 2015 r.

- uwzględniając przyszły ustawodawczy pakiet lotniczy Komisji,
- uwzględniając art. 123 ust. 2 i art. 123 ust. 4 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że w 2012 r. sektor transportu lotniczego w Europie bezpośrednio zapewnił 2,6 mln miejsc pracy i wytworzył ponad 2,4 % PKB UE;
- B. mając na uwadze, że w 2014 r. liczba pasażerów podróżujących drogą powietrzną w UE wyniosła 849,4 mln, co stanowi wzrost o 4,4 % w porównaniu z 2013 r. i o 16,9 % w porównaniu z 2009 r.;
- C. mając na uwadze, że od 2012 r. europejskie linie lotnicze zlikwidowały lub planują zlikwidować ponad 20 000 miejsc pracy;
- D. mając na uwadze, że unijne linie lotnicze działają w szybko zmieniającym się i coraz bardziej konkurencyjnym otoczeniu zarówno na rynkach wewnętrznych, jak i zewnętrznych;
- E. mając na uwadze, że Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), UE i jej państwa członkowskie muszą udoskonalić różnorodne przepisy prawne i finansowe, takie jak przepisy regulujące wewnątrzunijny system handlu uprawnieniami do emisji (ETS), zwiększone prawa pasażerów, opłaty i podatki krajowe, ograniczanie hałasu w portach lotniczych, a także przepisy ograniczające godziny operacji lotniczych;
- F. mając na uwadze, że transport lotniczy ma swój udział w zmianie klimatu, gdyż odpowiada za około 13 % unijnych emisji CO₂ pochodzących z transportu, a także za inne emisje takie jak NO_x;
- G. mając na uwadze, że przed końcem 2015 r. Komisja zamierza przedstawić pakiet lotniczy, którego celem będzie wskazanie wyzwań, w obliczu których stoi unijny sektor lotniczy, oraz sposobów zmierzenia się z nimi;

Zwiększenie konkurencyjności branży lotniczej

1. uważa, że pakiet lotniczy powinien zapewnić tak potrzebny impuls, aby zwiększyć konkurencyjność i zrównoważony charakter europejskiej branży lotniczej, wzmocnić pozycję europejskich linii lotniczych, portów lotniczych i przemysłu aeronautycznego, zapewnić równe warunki działania na światowym rynku oraz umożliwić sformułowanie długofalowej strategii dla europejskiego sektora lotniczego;
2. apeluje do Komisji, by przy opracowywaniu pakietu lotniczego uwzględniła i włączyła najważniejsze kwestie zawarte w przyjętych w pierwszym czytaniu stanowiskach Parlamentu Europejskiego w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej 2+ (SES2+) i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz w jego rezolucji z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa;
3. podkreśla, że przemysł lotniczy w dużym stopniu przyczynia się do wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy w UE oraz ma ścisły związek z konkurencyjnością unijnego sektora lotniczego (np. dodatnie saldo eksportowe, czystsze technologie dla europejskich statków powietrznych, wdrożenie projektu SESAR, jednolita europejska przestrzeń powietrzna (SES), łańcuch obsługi naziemnej statków powietrznych), generując obroty rzędu 100 mld EUR rocznie i utrzymując bezpośrednio około 500 000 miejsc pracy; zwraca się zatem o sformułowanie proaktywnej polityki mającej na celu wspieranie i rozwijanie przemysłu lotniczego;
4. podkreśla, że innowacyjność jest warunkiem wstępnym konkurencyjności europejskiego przemysłu lotniczego; zaleca zatem Komisji uwzględnienie i wspieranie innowacji w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym (zautomatyzowana kontrola ruchu lotniczego, swoboda planowania tras), zdalnie kierowanych bezałogowych systemów powietrznych (BSP), alternatywnych rozwiązań paliwowych, projektowania statków powietrznych i silników (większa efektywność, mniejszy hałas), ochrony portów lotniczych (rozwiązania bezdotykowe, jednolity obszar ochrony), cyfryzacji i rozwiązań multimodalnych (komputeryzacja obsługi naziemnej); zaleca ponadto Komisji wspieranie globalnych rozwiązań środowiskowych, takich jak globalny instrument rynkowy służący ograniczeniu emisji CO₂ pochodzących z lotnictwa międzynarodowego, oraz harmonizację systemów regionalnych, takich jak system handlu uprawnieniami do emisji pochodzących z lotnictwa, w celu połączenia ich w system globalny, a także ekologizację lotnisk i stosowanie nowych modeli biznesowych (jak np. inicjatywa Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) o nazwie „New Distribution Capability” (NDC), samodzielne układanie połączeń przesiadkowych i zintegrowane systemy biletowania);

Środa, 11 listopada 2015 r.

5. wzywa Komisję do podjęcia działań – zgodnie z jej uprawnieniami – zmierzających do zdjęcia z linii lotniczych unijnych i krajowych obciążeń, tak aby zwiększyć konkurencyjność w europejskim sektorze transportu lotniczego;
6. zwraca uwagę na utratę konkurencyjności unijnych linii lotniczych i portów lotniczych w stosunku do subsydiowanych przewoźników i portów lotniczych z państw trzecich; w tym kontekście apeluje o proaktywną politykę w celu zapewnienia równych warunków działania w odniesieniu do własności oraz silnie zachęca państwa członkowskie, aby udoskonalowały swoją krajową infrastrukturę, co umożliwiłoby im liniom lotniczym konkurowanie na korzystniejszych warunkach;
7. ubolewa, że rozporządzenie (WE) nr 868/2004 dotyczące ochrony przed nieuczciwymi praktykami cenowymi w sektorze transportu lotniczego okazało się niewystarczające i nieskuteczne pod względem jego zakresu stosowania; zwraca się do Komisji, aby jak najszybciej przeanalizowała powody, dla których rozporządzenie to nie zostało wykonane w terminie, czyli do listopada 2015 r.; wzywa Komisję, aby dokonała przeglądu rozporządzenia (WE) nr 868/2004, aby chronić uczciwą konkurencję w ramach stosunków zewnętrznych UE w dziedzinie lotnictwa oraz wzmocnić pozycję konkurencyjną unijnego przemysłu lotniczego, skuteczniej zapobiegać nieuczciwej konkurencji, zapewnić wzajemność i wyeliminować nieuczciwe praktyki, w tym zakłócające rynek subsydia i pomoc państwa dla linii lotniczych z niektórych państw trzecich; podkreśla, że celem podejmowanych działań powinna być poprawa strategii politycznej na szczeblu europejskim z myślą o szybkim rozwiązaniu tego konfliktu, głównie przez zastosowanie przejrzystej klauzuli dotyczącej uczciwej konkurencji; wzywa również Komisję, aby zajęła się koncepcją faktycznej kontroli linii lotniczych;
8. zauważa, że europejskie porty lotnicze znajdują się pod znaczną presją konkurencyjną – zarówno ze strony linii lotniczych, jak i konkurujących portów lotniczych; w związku z tym apeluje do Komisji, aby uwzględniła te nowe okoliczności przy wdrażaniu dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych oraz zapewniła korzyści wszystkim zainteresowanym podmiotom i pasażerom;
9. wzywa Radę do poczynienia większych wysiłków w celu zatwierdzenia wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie czasu na start lub lądowanie, aby poprawić przepustowość portów lotniczych oraz umożliwić sprawne funkcjonowanie transportu lotniczego w Europie, w kontekście spodziewanego podwojenia się ruchu do 2030 r.;
10. zwraca uwagę na znaczenie małych i regionalnych portów lotniczych w Unii dla zapewnienia skomunikowania regionów; wzywa Komisję, aby wspólnie z państwami członkowskimi przedstawiła długoterminowy plan strategiczny UE pozwalający sprostać wyzwaniom i wykorzystać szanse, wobec których stoją regionalne porty lotnicze w UE, w tym obejmujący przepisy w zakresie pomocy państwa dla infrastruktury transportowej, gdyż wspierać należy rolę tych portów w zapewnianiu spójności między regionami UE, przy czym porty te powinny się stać jednym z filarów strategii UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia;

Wymiar międzynarodowy

11. podkreśla, że negocjacje kompleksowych porozumień lotniczych z głównymi partnerami handlowymi UE należy uznać za cel strategiczny i zainicjować je lub przyspieszyć; apeluje do Komisji o dążenie do jak najszybszego uzyskania kompleksowych mandatów negocjacyjnych od państw członkowskich, w pierwszym rzędzie dotyczących porozumień z krajami należącymi do Rady Współpracy Państw Zatoki, aby zapewnić równe warunki działania europejskim liniom lotniczym i portom lotniczym, zapewnić wzajemność oraz przewidzieć skuteczną klauzulę dotyczącą uczciwej konkurencji; domaga się, żeby w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania tych kompleksowych porozumień lotniczych w praktyce uwzględniać w nich klauzulę ochronną definiującą wykroczenie oraz określającą konsekwencje prawne związane z jego popełnieniem;
12. zauważa, że sektor transportu lotniczego nie podlega regulacji na szczeblu światowym, ponieważ nie podlega WTO; podkreśla znaczenie uzgodnionych na szczeblu globalnym zasad w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), z myślą o redukcji emisji pochodzących z lotnictwa, a także jego wpływu na klimat; uznaje, że ICAO jest zaangażowana w opracowanie światowego mechanizmu rynkowego;
13. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by przyspieszyły wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej dzięki przyjęciu pakietu SES2+, gdyż dotychczasowa fragmentacja europejskiej przestrzeni powietrznej stanowi duże obciążenie dla europejskich przewoźników lotniczych;

Środa, 11 listopada 2015 r.

14. oczekuje, że pakiet lotniczy podejmie kwestię pełnej integracji lotnisk z europejską siecią transportową i zapewni tę integrację; przypomina, że pakiet lotniczy powinien być spójny z aktualnie obowiązującymi i przyszłymi przepisami dotyczącymi praw pasażerów, oraz wzywa Radę do przedstawienia stanowiska w tej sprawie, ponieważ zarówno pasażerowie, jak i przewoźnicy lotniczy niecierpliwie oczekują jasnych przepisów;

Agenda społeczna w sektorze lotnictwa

15. podkreśla fakt, że niektóre warunki pracy w sektorze lotnictwa mogą wpływać na bezpieczeństwo lotów; zaleca współpracę między DG MOVE i DG EMPL oraz uwzględnienie w pakiecie lotniczym przepisów socjalnych i zapewnienie niezbędnych gwarancji, o czym rozmawiano podczas zorganizowanej przez Komisję konferencji wysokiego szczebla zatytułowanej „A social agenda for transport” („Społeczna agenda dla transportu”), która odbyła się w dniu 4 czerwca 2015 r.;

16. domaga się wzmocnienia i harmonizacji łańcucha bezpieczeństwa przez pozyskiwanie i zatrzymywanie wykwalifikowanej i dobrze przeszkolonej siły roboczej;

17. podkreśla, że przemysł lotniczy uznano za sektor rozwijający się, który przyciąga i zatrudnia wysoko wykwalifikowanych i zmotywowanych pracowników, lecz aby tendencja ta się utrzymała, należy zachować unijne przepisy dotyczące zatrudnienia i warunków pracy oraz normy i praktyki, w tym praktykę rokowań zbiorowych;

18. zaleca doprecyzowanie pojęcia „głównego miejsca prowadzenia działalności”, tak aby koncesję przyznawało państwo, w którym skala przewozów lotniczych jest znaczna, a także – w kontekście koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego i prawa pracy – ujednoczenie definicji „bazy macierzystej/portu macierzystego” zawartej w rozporządzeniu (UE) nr 83/2014 i w rozporządzeniu (UE) nr 465/2012; podkreśla, że konieczne jest skrócenie okresu przejściowego i wyjaśnienie sytuacji załóg lotniczych posiadających wiele baz macierzystych;

19. zauważa wyzwania, jakie wiążą się z wdrożeniem dyrektywy w sprawie pracy tymczasowej (2008/104/WE), i zaleca, by Komisja zbadała, jak jest ona stosowana w tym sektorze, i na tej podstawie zdecydowała o dalszych działaniach w odpowiedzi na te wyzwania;

20. jest zaniepokojony nasileniem się praktyk biznesowych rodzących problemy o charakterze społecznym, takich jak tanie bandery, a także coraz częstszym stosowaniem nietypowych form zatrudnienia, takich jak fikcyjne samozatrudnienie, programy „płacenie za latanie” (pay-to-fly) oraz umowy zerogodzinowe, które mogą powodować skutki dla bezpieczeństwa; stoi na stanowisku, że we wszystkich rodzajach działalności lotniczej należy utrzymać standardy socjalne;

Zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej UE

21. apeluje o pełne wdrożenie systemu SESAR, który wymaga ścisłej współpracy i zaangażowania finansowego Komisji, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, przewoźników lotniczych i portów lotniczych; apeluje zatem o kompleksowe podejście systemowe we wszystkich dziedzinach lotnictwa obejmujące wszystkie fazy lotu od momentu przygotowań na ziemi, z większą rolą dla EASA w ramach połączonych jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i SESAR w systemie UE–EASA zarządzającym bezpieczeństwem, ochroną, otoczeniem i wynikami; wzywa Komisję do dopilnowania, by uzupełniono do pierwotnego poziomu środki przewidziane w budżecie na instrument „Łącząc Europę”, które zostały uszczuplone w związku z utworzeniem Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS);

22. z zadowoleniem przyjmuje zamiar zwiększenia zakresu obowiązków EASA i w związku z tym oczekuje, że zmienione rozporządzenie podstawowe (WE) nr 216/2008 zapewni utworzenie kompleksowego systemu zarządzania bezpieczeństwem, a EASA powierzone zostaną kwestie bezpieczeństwa w kontekście unijnych środków ochrony oraz kwestie bezpieczeństwa w kontekście zarobkowego transportu kosmicznego i zdalnie sterowanych statków powietrznych; wzywa Komisję do przyznania EASA statusu jednolitego organu ds. lotnictwa w Europie, zważywszy na szeroki zakres obowiązków, które powierzy jej prawodawca;

23. wzywa Komisję do utrzymania w całości silnej ośmioosobowej reprezentacji państw członkowskich UE w Radzie ICAO, do jak najszybszego podniesienia rangi EASA na arenie międzynarodowej oraz do zapewnienia jej oficjalnego uznania w ramach ICAO, co umożliwi zaprezentowanie jednolitego stanowiska UE, które zagwarantuje obywatelom UE wyższy poziom bezpieczeństwa na całym świecie, a unijnej branży lotniczej zapewni konkurencyjność i możliwości eksportowe;

Środa, 11 listopada 2015 r.

24. wzywa Komisję do zniesienia barier regulacyjnych dotyczących satelitarnego systemu dozoru ruchu lotniczego, aby zapewnić obywatelom UE usługi ratujące życie, oraz zwraca się do Międzynarodowej Unii Telekomunikacyjnej o udostępnienie niezbędnych częstotliwości, mając na względzie to, że ICAO uznała technologię satelitarną ADS-B za jedyną technologię, która może wspomagać śledzenie lotów, również do celów zarządzania ruchem lotniczym, na terenach poza obszarami najczęściej zaludnionymi, gdzie występują ograniczone możliwości korzystania z innych rodzajów naziemnych technologii nadzoru nad zarządzaniem ruchem lotniczym; podkreśla, że przy wdrażaniu technologii ADS-B należy uwzględnić potrzeby wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej oraz zapewnić interoperacyjność alternatywnych technologii, aby uniknąć naruszania zasad bezpieczeństwa i ochrony; podkreśla, że mogłyby to pomóc rządów, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej oraz liniom lotniczym w Europie i na świecie w zwiększeniu efektywności i zdolności w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, przyczyniając się do ograniczenia emisji pochodzących z lotnictwa, jak również w istotnym zwiększeniu bezpieczeństwa lotniczego, a jednocześnie europejska przestrzeń powietrzna wzbogaciłaby się o kolejny poziom dozoru, który mógłby rozszerzyć obecny zakres tego dozoru;

25. wzywa Komisję do podjęcia działań, aby – w następstwie oceny ryzyka, o której mowa w sprawozdaniu grupy zadaniowej EASA – udoskonalić ocenę stanu zdrowia pilotów oraz procedury dotyczące zabezpieczenia drzwi do kabiny pilota, a także wchodzenia do niej i jej opuszczania;

26. domaga się realizowania w przewozach pasażerskich i towarowych strategii ochrony opartej na ocenie ryzyka, zamiast dotychczasowego stosowania środków reakcyjnych, a także domaga się sprawiedliwego i wyważonego podejścia do delikatnej kwestii ochrony lotnictwa, które to podejście z jednej strony spełni potrzeby i oczekiwania państw członkowskich, a z drugiej – pozwoli uniknąć niedogodności dla pasażerów na lotniskach, a ponadto wzmocni system składający się z AVSEC (komitet ds. ochrony lotnictwa) i SAGAS (grupa doradcza zainteresowanych stron ds. ochrony lotnictwa); wzywa zatem Komisję, aby w świetle pomyślnych doświadczeń w innych regionach przeprowadziła studium wykonalności dotyczące wprowadzenia w Europie systemu wstępnych kontroli i systemu „Global Entry”;

27. wzywa władze budżetowe do utrzymania konkurencyjnego poziomu środków budżetowych przeznaczonych na EASA, zważywszy na te nowe obowiązki, tak aby zapewnić unijnym producentom i przewoźnikom lotniczym dostęp do elastycznych i skutecznych narzędzi umożliwiających im konkurowanie na rynku światowym, a jednocześnie zauważa, że sam sektor zapewnia 70 % budżetu EASA;

28. zauważa, że na rozpatrzenie przez Radę oczekuje szereg aktów ustawodawczych, w związku z czym zwraca się do Komisji o znalezienie wyjścia z obecnej sytuacji;

29. wzywa Komisję do uwzględnienia powyższych kwestii w ustawodawczym pakiecie lotniczym, który Komisja ma przedstawić przed końcem 2015 r.;

o

o o

30. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.
