

Сряда, 11 ноември 2015 г.

I

(Резолюции, препоръки и становища)

РЕЗОЛЮЦИИ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

P8\_TA(2015)0394

**Бъдещият пакет от мерки в областта на въздухоплаването**

**Резолюция на Европейския парламент от 11 ноември 2015 г. относно въздухоплаването (2015/2933(RSP))**  
(2017/С 366/01)

Европейският парламент,

- като взе предвид своята резолюция от 25 април 2007 г.<sup>(1)</sup> относно създаването на общоевропейско авиационно пространство,
- като взе предвид Директива 2009/12/ЕО от 11 март 2009 г. относно летишните такси,
- като взе предвид своята резолюция от 7 юни 2011 г. относно международни споразумения относно въздушния транспорт в рамките на Договора от Лисабон<sup>(2)</sup>,
- като взе предвид своята резолюция от 2 юли 2013 г. относно външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства<sup>(3)</sup>,
- като взе предвид позицията си, приета на първо четене, от 12 март 2014 г. относно Предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст)<sup>(4)</sup>,
- като взе предвид своята позиция, приета на първо четене на 12 март 2014 г. относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване<sup>(5)</sup>,
- като взе предвид своята резолюция от 29 октомври 2015 г. относно разпределението от Световната радиокомуникационна конференция, която ще се проведе в Женева от 2 до 27 ноември 2015 г. (WRC-15), на необходимата лента на радиочестотния спектър с цел подкрепа на бъдещото разработване на спътникова технология за системи за проследяване на полети в световен мащаб<sup>(6)</sup>,
- като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) и по-специално член 90, член 100, параграф 2 и член 218 от него,

<sup>(1)</sup> ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 658.

<sup>(2)</sup> ОВ С 380 Е, 11.12.2012 г., стр. 5.

<sup>(3)</sup> Приети текстове, P7\_TA(2013)0290.

<sup>(4)</sup> Приети текстове, P7\_TA(2014)0220.

<sup>(5)</sup> Приети текстове, P7\_TA(2014)0221.

<sup>(6)</sup> Приети текстове, P8\_TA(2015)0392.

Сряда, 11 ноември 2015 г.

- като взе предвид предстоящия законодателен пакет от мерки за въздухоплаването на Комисията,
- като взе предвид член 123, параграф 2 и член 123, параграф 4 от своя правилник,
- А. като има предвид, че през 2012 г. секторът на въздушния транспорт в Европа пряко подпомогна 2,6 милиона работни места и допринесе за над 2,4 % от БВП на ЕС;
- Б. като има предвид, че през 2014 г. броят на пътниците, пътуващи с въздушен транспорт в ЕС, достигна 849,4 милиона — увеличение от 4,4 % в сравнение с 2013 г. и от 16,9 % в сравнение с 2009 г.;
- В. като има предвид, че над 20 000 съкращения на работни места са извършени и запланувани от европейските въздушни превозвачи от 2012 г. насам;
- Г. като има предвид, че въздушните превозвачи на ЕС оперират в една бързо променяща се и все по-конкурентна среда както на вътрешния, така и на външния пазар;
- Д. като има предвид, че Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), ЕС и неговите държави членки трябва да подобрят различните правни и финансови разпоредби, като например схемата за търговия с емисии в рамките на ЕС (СТЕ), по-големи права на пътниците, налози и национални данъци, намаляване на шума по летищата и ограничаване на работните часове;
- Е. като има предвид, че въздушният транспорт играе роля за изменението на климата, като е отговорен за близо 13 % от емисиите на CO<sub>2</sub> в транспорта, както и за други емисии като NO<sub>x</sub>;
- Ж. като има предвид, че Комисията възнамерява да представи пакет от мерки за въздухоплаването до края на 2015 г., чиято цел е да се идентифицират и разгледат предизвикателствата, пред които е изправен секторът на въздухоплаването на ЕС;

#### **Подобряване на конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването**

1. Счита, че пакетът от мерки за въздухоплаването следва да предостави така необходимия стимул за по-устойчив и конкурентоспособен европейски сектор на въздухоплаването, да укрепи европейските авиокомпании, летища и въздухоплавателна промишленост, да осигури равнопоставени условия на световния пазар и да определи дългосрочна стратегия за европейския сектор на въздухоплаването;
2. Призовава Комисията да вземе предвид и да включи основните елементи от позицията на Парламента на първо четене относно Единното европейско небе 2+ (ЕЕН2+) и Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) и от неговата резолюция от 2 юли 2013 г. относно външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването при изготвянето на пакета от мерки за въздухоплаването;
3. Подчертава, че въздухоплавателната промишленост е един от основните допринасящи фактори за растеж и работни места в ЕС и е тясно свързана с конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването в ЕС (напр. Положителен експортен баланс, по-чисти технологии за европейските въздухоплавателни средства, разгръщане на програмата SESAR, единно европейско небе (ЕЕН), верига на поддръжката), като генерира оборот от около 100 милиарда евро годишно и създава около 500 000 преки работни места; поради това призовава за проактивни политики, насочени към подкрепата и развитието на въздухоплавателната промишленост;
4. Подчертава факта, че иновациите са предпоставка за конкурентоспособен европейски сектор на въздухоплаването; следователно препоръчва на комисията да вземе под внимание иновациите в областта на управлението на въздушното движение и да ги подкрепи (автоматизирани АТС системи, свободно определяне на маршрути), дистанционно управляеми летателни системи, алтернативни варианти на гориво, проектиране на въздухоплавателни средства и двигатели (по-голяма ефективност, по-малко шум), сигурност на летищата (безконтактни решения, система за едноетапна проверка), цифровизация и мултимодални решения (компютърни услуги по наземно обслужване); препоръчва също така тя да подкрепи глобални решения в областта на околната среда, като например глобални, основани на пазара мерки за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от международното въздухоплаване, и да приведе в съответствие регионалните схеми като системата за търговия с емисии за авиацията, така че да се обединят в глобална схема, екологизиране на летищата и нови бизнес модели (като новите способности за разпределение (new distribution capability) на международната асоциация за въздушен транспорт, самостоятелно свързване или интегрирана система за продажба на билети;

Сряда, 11 ноември 2015 г.

5. Призовава комисията да започне в рамките на своите правомощия премахването на тежестта на национално и европейско равнище за европейските въздушни превозвачи с оглед засилване на конкурентоспособността на европейския въздушен транспорт;
6. Подчертава занижената конкурентоспособност на авиокомпаниите и летищата в ЕС по отношение на превозвачи и летища от трети държави; в тази връзка изисква възприемането на проактивна политика, която да осигури равнопоставени условия по отношение на собствеността, също така енергично насърчава държавите членки да подобрят националната си инфраструктура, за да могат техните въздушни превозвачи да се конкурират при по-благоприятни условия;
7. Изразява съжаление във връзка с факта, че Регламент (ЕО) № 868/2004 относно практики на несправедливо ценообразуване в сектора на въздушния транспорт се оказва неподходящ и неефективен по отношение на обхвата; призовава комисията да публикува анализ на причините за неизпълнението му в срок най-късно до ноември 2015 г.; призовава комисията да преразгледа Регламент (ЕО) № 868/2004, за да защити по-ефективно лоялната конкуренция във външните въздухоплавателни отношения на ЕС и да засили конкурентната позиция на въздухоплавателната промишленост на ЕС, да предотврати по-ефективно нелоялната конкуренция, да гарантира реципрочност и да премахне нелоялните практики, които включват субсидии и държавна помощ, предоставяни на въздушни превозвачи от определени трети държави и изкривяващи пазара; подчертава, че целта следва да бъде подобряване на политическата стратегия на европейско равнище, за да се разреши бързо този конфликт, въз основа главно на прилагането на клауза за прозрачна „лоялна конкуренция“; призовава също така комисията да разгледа понятието „ефективен контрол“ на въздушните превозвачи;
8. Отбелязва, че европейските летища са изправени пред значителен конкурентен натиск — както от страна както на въздушни превозвачи, така и от страна на конкурентни летища; ето защо призовава настоятелно комисията да вземе това предвид при прилагането на директивата за летищните такси и да предостави ползи за всички заинтересовани страни и за пътниците;
9. Призовава за полагането на по-големи усилия в рамките на съвета, за да бъде одобрено предложението за регламент относно слотовете, с цел подобряване на ефективността на летищата и да бъде възможно гладкото функциониране на въздушния транспорт в Европа в контекст, в който се очаква трафикът да се удвои до 2030 г.;
10. Набляга на значението на малките и регионалните летища в съюза за регионалната свързаност; призовава комисията, заедно с държавите членки, да представи дългосрочен стратегически план на ЕС за разглеждане на предизвикателствата и възможностите пред регионалните летища в ЕС, в който да бъдат включени правилата за предоставяне на държавна помощ за транспортната инфраструктура, тъй като тяхната роля за гарантиране на сближаването между регионите на ЕС следва да се насърчава и те да се превърнат в един от стълбовете на стратегията на ЕС за растеж и работни места;

### **Международно измерение**

11. Изтъква, че договарянето на широкообхватни споразумения в областта на въздухоплаването с основните търговски партньори на ЕС би следвало да бъде стратегическа задача и да бъде започнато или ускорено; настоятелно призовава Комисията да поиска във възможно най-кратки срокове всеобхватни мандати от държавите членки, които да отдадат приоритет на държавите от Съвета за сътрудничество в Персийския залив, така че да се гарантират равнопоставени условия за европейските авиокомпании и летища, да се гарантира реципрочност и да се включи ефективна клауза за лоялна конкуренция; настоява, че за да станат тези широкообхватни споразумения в областта на въздухоплаването ефективни на практика, трябва да се включи предпазна клауза, която да даде определение за нарушение и за правните последици от нарушаването ѝ;
12. Отбелязва, че секторът на въздушния транспорт не е регулиран в световен мащаб, тъй като все още не попада в обхвата на Световната търговска организация; подчертава колко е важно наличието на глобално съгласувани правила в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) с цел намаляване на емисиите от въздухоплаването и въздействието върху климата; признава, че ИКАО е поел ангажимент за разработването на глобален механизъм, основан на пазара;
13. Призовава Комисията и държавите членки да ускорят прилагането на Единното европейско небе чрез приемането на пакета ЕЕН2+, тъй като съществуващата разпокъсаност на европейското въздушно пространство е сериозна тежест за европейските въздушни превозвачи;

Сряда, 11 ноември 2015 г.

14. Очаква пакетът от мерки за въздухоплаването да обхване и гарантира пълното интегриране на летищата в европейската транспортна мрежа; припомня, че е необходимо пакетът от мерки за въздухоплаването да бъде съобразен със съществуващото и бъдещото законодателство в областта на правата на пътниците, като същевременно призовава настоятелно Съвета да представи своята позиция, тъй като както пътниците, така и въздушните превозвачи силно желаят да получат яснота относно правилата;

#### **Социална програма в сектора на въздухоплаването**

15. Подчертава факта, че някои от условията на труд в сектора на въздухоплаването могат да окажат влияние върху безопасността на полетите; препоръчва ГД „Мобилност и транспорт“ и ГД „Трудова заетост, социални въпроси и приобщаване“ да работят заедно и пакетът от мерки за въздухоплаването да включи социални разпоредби и да предостави необходимите гаранции съгласно обсъжданията на конференцията на високо равнище на тема „Социална програма за транспорт“, организирана на 4 юни 2015 г. от Комисията;

16. Призовава за засилване и хармонизиране на веригата за безопасност чрез привличане и задържане на квалифицирана, отлично обучена работна сила;

17. Подчертава, че секторът на въздухоплаването е признат за разрастващ се сектор, който е привлекъл и осигурил висококвалифицирани и мотивирани специалисти, и че за да може тази тенденция да продължи да съществува следва да се запазят съществуващите регулаторни разпоредби на ЕС относно заетостта, условията на труд, стандартите и практиките, в това число практиките на колективно договаряне;

18. Препоръчва да се даде по-добро определение на понятието „основно място на стопанска дейност“, така че лицензът за опериране да се предоставя от дадена държава, ако обемът на въздушния транспорт в нея е значителен, и също така във връзка с координирането на системите за социална сигурност и трудовото право, привеждането в съответствие на определението за „основна база“ съгласно Регламент (ЕС) № 83/2014 и Регламент (ЕС) № 465/2012; изтъква необходимостта от съкращаване на преходния период и от изясняване на положението на екипажите на въздухоплавателни средства с няколко основни бази;

19. Отбелязва предизвикателствата при прилагането на Директивата относно работа чрез агенции за временна заетост (2008/104/ЕО) и препоръчва на Комисията да проучи сегашното ѝ прилагане в сектора и на база на това да вземе решение как да се подходи към тези предизвикателства;

20. Изразява загриженост във връзка с нарастващия брой на проблемни от социална гледна точка бизнес практики като например „удобни флагове“ и използването на нетипични форми на заетост като например фиктивната самостоятелна заетост, схеми „плати, за да летиш“ (pay-to-fly), както и договори за нула часове, които могат да имат евентуални последици за безопасността, счита, че социалните стандарти трябва да важат за всички авиационни дейности;

#### **Осигуряване на високо равнище на безопасност във въздушното пространство на ЕС**

21. Призовава за пълно изпълнение на програмата SESAR, което изисква тясно сътрудничество и финансов ангажимент от страна на Комисията, доставчиците на аеронавигационно обслужване, въздушните превозвачи и летищата; поради това призовава за общ системен подход във всички области на въздухоплаването, обхващащ всички етапи на полета, като се започне от земята, със засилена роля на ЕААБ в рамките на свързаната с ЕЕН и SESAR система на ЕААБ за управление на безопасността, сигурността, околната среда и ефективността; призовава Комисията да гарантира приключването на първоначалния бюджет на Механизма за свързване на Европа (МСЕ), който първоначално беше засегнат от създаването на ЕФСИ;

22. Приветства намерението за увеличаване на отговорностите на ЕААБ и следователно очаква, че измененият Регламент (ЕО) № 216/2008 (Основен регламент) ще осигури създаването на всеобхватна система за управление на безопасността и ще възложи на ЕААБ аспектите на безопасността на мерките за сигурност на ЕС и на търговския космически транспорт и дистанционно пилотираните въздухоплавателни средства; призовава Комисията да предостави на ЕААБ статут на единствен авиационен орган в Европа в съответствие с широката спектъра от отговорности, които предстои да му бъдат възложени от законодателя;

23. Призовава Комисията да запази силно представителство сред осемте места, представляващи държавите — членки на ЕС в рамките на Съвета на ИКАО, да засили ролята на ЕААБ на международната сцена и да гарантира нейното официално признаване в рамките на ИКАО, за да се осигури единен глас на ЕС, което ще гарантира по-високо равнище на безопасност за гражданите на ЕС в целия свят, като същевременно защити конкурентоспособността и износа на авиационния сектор на ЕС;

Сряда, 11 ноември 2015 г.

24. Призовава Комисията да премахне регулаторните пречки пред спътниковото наблюдение на въздушното движение, за да се даде възможност за животоспасяващи услуги за гражданите на ЕС, и приканва Международния съюз по далекосъобщения да направи необходимото разпределяне на спектъра, тъй като ИКАО е определила спътника ADS-B като единствената технология, която може да помогне за проследяване на полети и за целите на управлението на въздушното движение извън най-гъсто населените области, където са ограничени другите форми на наземни технологии за наблюдение за управление на въздушното движение; подчертава, че при използването на ADS-B трябва да се отчитат нуждите на всички ползватели на въздушното пространство и да се гарантира оперативна съвместимост между алтернативните технологии с цел избягване на нарушения на безопасността и сигурността; подчертава, че спътникът би могъл да помогне на правителствата, доставчиците на аеронавигационно обслужване и въздушните превозвачи в Европа и по света да се увеличи ефикасността и капацитетът за управление на въздушното движение, като по този начин се намалят емисиите в сектора на въздухоплаването и значително се повиши авиационната безопасност, като в същото време на европейското въздушно пространство се предостави допълнително ниво на наблюдение, което би могло да засили настоящото;
25. Призовава Комисията да предприеме мерки за подобряване на медицинското освидетелстване на пилотите, сигурността, процедурите за влизане и излизане, свързани с вратите на пилотската кабина, след оценката на риска в доклада на работната група на ЕААБ;
26. Призовава за подход на „сигурност, базираща се на риска“ за пътническия и товарния транспорт, вместо мерки за реагиране, за справедлив и балансиран подход към чувствителния въпрос за безопасността на въздухоплаването, с цел да се отговори на нуждите и очакванията на държавите членки, от една страна, и да се избегнат неприятни преживявания за пътниците по летищата, от друга, и призовава за укрепване на услугите по сигурността на авиацията (AVSEC) и на консултативната група на заинтересованите лица за сигурността на авиацията (SAGAS; следователно призовава настоятелно Комисията, в светлината на успешните опити в други региони, да предприеме извършването на проучване на изпълнимостта на въвеждането на система за предварителна проверка от типа „Global Entry“ в Европа;
27. Призовава бюджетните органи да поддържат конкурентоспособен бюджет за ЕААБ, в който да се отчитат тези нови отговорности, за да може въздухоплавателните дружества и производителите от ЕС да имат на разположение гъвкави и ефективни инструменти, които да им позволяват да бъдат конкурентни в световен мащаб, като същевременно се отбележи, че промишлеността осигурява 70 % от бюджета на ЕААБ;
28. Отбелязва, че в рамките на Съвета стоят все още нефинализирани редица законодателни досиета в областта на въздухоплаването и следователно отправя искане към Комисията да се потърси решение за деблокиране на настоящата ситуация;
29. Призовава Комисията да разгледа всички горепосочени въпроси в своя законодателен пакет от мерки за въздухоплаването, който ще представи до края на 2015 г.;

o

o o

30. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.
-