Miércoles, 11 de noviembre de 2015

I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

RESOLUCIONES

PARLAMENTO EUROPEO

P8_TA(2015)0394

Futuro paquete de medidas sobre el sector de la aviación

Resolución del Parlamento Europeo, de 11 de noviembre de 2015, sobre el sector de la aviación (2015/2933(RSP))

(2017/C 366/01)

El Parlamento Europeo,

— Vista su Resolución, de 25 de abril de 2007 ([1]), sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación (ZECA),

— Vista la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo de 2009, sobre las tasas aeroportuarias,

— Vista su Resolución, de 7 de junio de 2011, sobre acuerdos internacionales sobre aviación con arreglo al Tratado de Lisboa ([2]),

— Vista su Resolución, de 2 de julio de 2013, sobre la política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros ([3]),

— Vista su Posición aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2014 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (refundición) ([4]),

— Vista su Posición aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2014 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea ([5]),

— Vista su Resolución, de 29 de octubre de 2015, sobre la asignación por la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones, que se celebrará en Ginebra del 2 al 27 de noviembre de 2015 (CMR-15), de la banda necesaria del espectro radiofónico a fin de sostener el futuro desarrollo de una tecnología por satélite que permita sistemas de seguimiento de los vuelos a escala mundial ([6]),

— Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y en particular sus artículos 90, 100, apartado 2, y 218,

([1]) DO C 74 E de 20.3.2008, p. 658.
([2]) DO C 380 E de 11.12.2012, p. 5.
([3]) Textos Aprobados, P7_TA(2013)0290.
([4]) Textos Aprobados, P7_TA(2014)0220.
([5]) Textos Aprobados, P7_TA(2014)0221.
([6]) Textos Aprobados, P8_TA(2015)0392.

— Visto el próximo paquete legislativo de medidas de la Comisión sobre el sector de la aviación,

— Vistos el artículo 123, apartado 2, y el artículo 123, apartado 4, de su Reglamento,

A. Considerando que en 2012 la economía del sector del transporte aéreo en Europa contribuyó directamente con 2,6 millones de puestos de trabajo y representó más del 2,4 % del PIB de la UE;

B. Considerando que en 2014 el número de pasajeros aéreos en la UE ascendió a 849,4 millones, lo que supuso un incremento del 4,4 % respecto a 2013 y del 16,9 % respecto a 2009;

C. Considerando que desde 2012 las compañías aéreas europeas han programado y aplicado la supresión de más de 20 000 puestos de trabajo;

D. Considerando que las compañías aéreas de la UE operan en un entorno que cambia con rapidez y es cada vez más competitivo tanto en los mercados interiores como en los exteriores;

E. Considerando que la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), la UE y los Estados miembros deben mejorar varias reglamentaciones jurídicas y financieras, como las relativas al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE), el aumento de los derechos de los pasajeros, los impuestos y las tasas nacionales, la reducción del ruido en los aeropuertos y la limitación de los horarios de servicio;

F. Considerando que el transporte aéreo influye en el cambio climático generando alrededor del 13 % de las emisiones de CO_2 del transporte en la UE y también otras emisiones, por ejemplo, de NO_x;

G. Considerando que la Comisión tiene la intención de presentar para finales de 2015 un paquete de medidas sobre el sector de la aviación destinado a determinar y abordar los desafíos a que se enfrenta el sector de la aviación de la UE;

Mejora de la competitividad del sector de la aviación

1. Considera que el paquete de medidas sobre el sector de la aviación debe generar un impulso muy necesario en favor de una industria europea de la aviación más sostenible y competitiva, reforzar las compañías aéreas, los aeropuertos y la industria aeronáutica europeos, garantizar la igualdad de condiciones en el mercado mundial y establecer una estrategia a largo plazo para el sector europeo de la aviación;

2. Pide a la Comisión que, cuando elabore el paquete de medidas sobre el sector de la aviación, tenga en cuenta e incluya los elementos fundamentales de las posiciones del Parlamento Europeo en primera lectura sobre el Cielo Único Europeo 2+ (SES2+) y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), y de su Resolución, de 2 de julio de 2013, sobre la política exterior de aviación de la UE;

3. Hace hincapié en que la industria aeronáutica aporta una de las principales contribuciones al crecimiento y el empleo en la UE y está muy vinculada a la competitividad del sector de la aviación en la UE (por ejemplo, en lo que respecta al saldo positivo de la balanza de exportaciones, a tecnologías más limpias para las aeronaves europeas, al despliegue de la Empresa Común SESAR, al Cielo Único Europeo y a la cadena de mantenimiento), generando un volumen de negocios de aproximadamente 100 000 millones de euros al año y manteniendo alrededor de 500 000 empleos directos; pide por ello que se elaboren políticas proactivas para apoyar y desarrollar la industria aeronáutica;

4. Destaca que la innovación es un requisito indispensable para que la industria de la aviación europea sea competitiva; recomienda, en consecuencia, que la Comisión tenga en cuenta y apoye la innovación en los ámbitos de la gestión del tráfico aéreo (automatización del control del tráfico aéreo, libertad de rutas), RPAS (sistema de aeronave pilotada a distancia), soluciones de combustibles alternativos, diseño de aeronaves y motores (más eficiencia, menos ruido), seguridad en los aeropuertos (soluciones «touchless», un único control de seguridad), digitalización y soluciones multimodales (servicios de asistencia en tierra informatizados); recomienda también que apoye soluciones medioambientales a escala mundial, como una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de CO_2 del sector de la aviación internacional y adapte los sistemas regionales —tales como el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) de la aviación—, con el objetivo de fusionarlos en un sistema mundial, la ecologización de los aeropuertos y nuevos modelos de negocio, como por ejemplo la nueva iniciativa de distribución de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) (New Distribution Capability — NDC), el servicio «self-connection» y la emisión integrada de billetes;

5. Pide a la Comisión que, en el marco de sus competencias, empiece a eliminar las cargas nacionales y de la UE que pesan sobre las compañías aéreas europeas con el fin de reforzar la competitividad del sector europeo del transporte aéreo;

6. Pone de relieve la pérdida de competitividad de las compañías aéreas y los aeropuertos de la UE respecto de las compañías y los aeropuertos subvencionados de terceros países; pide, en ese contexto, que se elabore una política proactiva para garantizar la igualdad de condiciones en materia de propiedad, y anima enérgicamente a los Estados miembros a mejorar sus infraestructuras nacionales para que sus compañías puedan competir en condiciones más favorables;

7. Lamenta que el Reglamento (CE) n.º 868/2004 relativo a la protección contra las prácticas tarifarias desleales en el sector del transporte aéreo haya resultado ser inadecuado e ineficaz por lo que respecta al ámbito de aplicación; pide a la Comisión que, para noviembre de 2015 a más tardar, presente un análisis de las causas por las que no se ha aplicado; solicita a la Comisión que revise el mencionado Reglamento a fin de salvaguardar la competencia leal en las relaciones exteriores de la UE en el ámbito de la aviación y de reforzar la posición competitiva de la industria de la aviación de la UE, impedir con mayor efectividad la competencia desleal, garantizar la reciprocidad y eliminar las prácticas desleales, entre ellas las subvenciones y las ayudas estatales que se han concedido a compañías aéreas de determinados terceros países y que distorsionan el mercado; insiste en que el objetivo debe ser la mejora de la estrategia política a escala de la UE para resolver rápidamente este conflicto, sobre la base, fundamentalmente, de la aplicación de una cláusula de «competencia leal» transparente; pide a la Comisión que aborde el concepto de «control efectivo» de las compañías aéreas;

8. Toma nota de que los aeropuertos europeos se enfrentan a una importante presión competitiva que ejercen tanto las compañías aéreas como los aeropuertos competidores; insta, en consecuencia, a la Comisión a que lo tenga presente cuando aplique la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias, y ofrezca ventajas a todas las partes interesadas y pasajeros;

9. Pide que se intensifiquen los esfuerzos en el Consejo para adoptar la propuesta de Reglamento relativo a las franjas horarias, a fin de mejorar los resultados de los aeropuertos y permitir el buen funcionamiento del transporte aéreo en Europa, teniendo en cuenta que está previsto que el tráfico aéreo se duplique de aquí a 2030;

10. Destaca la importancia que revisten los aeropuertos pequeños y regionales de la Unión para la conectividad regional; pide a la Comisión que presente, junto con los Estados miembros, un plan estratégico de la UE a largo plazo para abordar los desafíos y oportunidades que tienen los aeropuertos regionales dentro de la UE, incluidas las normas en materia de ayudas estatales para las infraestructuras de transporte, ya que el papel que desempeñan en asegurar la cohesión entre las distintas regiones de la UE se debe fomentar y convertir en uno de los pilares de la estrategia de la UE en materia de crecimiento y empleo;

Dimensión internacional

11. Señala que uno de los objetivos estratégicos ha de ser la negociación de acuerdos globales en materia de aviación con los principales socios comerciales de la UE, y que deben iniciarse o acelerarse las correspondientes negociaciones; insta a la Comisión a que obtenga cuanto antes mandatos globales de los Estados miembros, dando prioridad a los países del Consejo de Cooperación del Golfo, a fin de garantizar la igualdad de condiciones para las compañías aéreas y los aeropuertos europeos, asegurar la reciprocidad e incluir una cláusula efectiva en materia de competencia leal; insiste en que, para que estos acuerdos globales en materia de aviación sean eficaces en la práctica, deben contar con una cláusula de salvaguardia que incluyan la definición de delito y las consecuencias jurídicas de su incumplimiento;

12. Toma nota de que el sector del transporte aéreo no está regulado a escala mundial puesto que no entra dentro del ámbito de competencias de la OMC; destaca la importancia de las normas acordadas a escala mundial en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para reducir las emisiones procedentes del sector de la aviación y las repercusiones en el clima; reconoce el compromiso de la OACI en favor del desarrollo de un mecanismo mundial basado en el mercado;

13. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que aceleren la aplicación del Cielo Único Europeo adoptando el paquete SES2+, ya que la actual fragmentación del espacio aéreo europeo supone una carga de primer orden para las compañías aéreas europeas;

14. Confía en que el paquete de medidas sobre el sector de la aviación aborde y garantice la plena integración de los aeropuertos en la red europea de transportes; insiste en la necesidad de que dicho paquete sea coherente con la legislación vigente y futura sobre derechos de los pasajeros, e insta al mismo tiempo al Consejo a que presente su posición, ya que tanto los pasajeros como las compañías aéreas necesitan normas claras;

Agenda social en el sector de la aviación

15. Destaca que ciertas condiciones de trabajo en el sector de la aviación pueden incidir en la seguridad de los vuelos; recomienda que la DG de Movilidad y Transportes y la DG de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión trabajen conjuntamente y que el paquete de medidas sobre el sector de la aviación incluya disposiciones sociales y establezca las salvaguardias necesarias, según lo tratado en la conferencia de alto nivel «Una agencia social para el transporte» celebrada por la Comisión el 4 de junio de 2015;

16. Solicita la mejora y armonización de la cadena de seguridad mediante la captación y la conservación de una mano de obra competente y con un nivel elevado de formación;

17. Hace hincapié en que el sector de la aviación está reconocido como un sector en crecimiento que ha sabido atraer y proporcionar profesionales altamente cualificados y motivados, y que, para que continúe esta tendencia, se han de mantener las actuales disposiciones reglamentarias de la UE en materia de empleo y condiciones de trabajo, de normas y prácticas, incluidas las prácticas de negociación colectiva;

18. Recomienda que se precise el concepto de «centro de actividad principal», de modo que el permiso de explotación sea otorgado por un Estado si el volumen de transporte aéreo es sustancial, así como que, en el contexto de la coordinación de los sistemas de seguridad social y Derecho del trabajo, se armonice la definición de «base» incluida en los Reglamentos (UE) n.os 83/2014 y 465/2012; destaca la necesidad de acortar el período transitorio y precisar la situación de las tripulaciones que tienen bases múltiples;

19. Pone de relieve los retos que supone la aplicación de la Directiva sobre trabajo a través de empresas de trabajo temporal (2008/104/CE), y recomienda que la Comisión analice su aplicación actual en el sector y decida sobre esta base el modo de abordar dicho retos;

20. Muestra su preocupación por el aumento de prácticas empresariales problemáticas desde el punto de vista social, como los pabellones de conveniencia y el uso de formas atípicas de empleo, como los falsos autónomos, los programas «pay-to-fly» (en que pilotos con poca experiencia pagan por adquirir horas de vuelo) o los contratos de «cero horas», que pueden tener implicaciones para la seguridad; considera que deben respetarse las normas sociales en todas las actividades de la aviación;

Garantizar un alto nivel de seguridad en el espacio aéreo de la UE

21. Pide la plena aplicación del programa SESAR, que exige una estrecha colaboración entre la Comisión, los proveedores de servicios de navegación aérea, las compañías aéreas y los aeropuertos, así como su compromiso financiero; solicita, por tanto, que se adopte un enfoque sistémico completo en todos los ámbitos de la aviación que cubra todas las fases del vuelo, empezando por la fase de tierra, con un papel reforzado de la AESA en el entorno Cielo Único Europeo-SESAR dentro de un sistema UE-EASA que regule la seguridad, la protección, el medio ambiente y los resultados; pide a la Comisión que garantice la ejecución del presupuesto original del mecanismo «Conectar Europa» (MCE), que ha resultado afectado por la creación del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE);

22. Acoge con satisfacción la intención de aumentar las responsabilidades de la AESA, y espera, por lo tanto, que mediante la modificación del Reglamento (CE) n.º 216/2008 (Reglamento de base) se garantice el establecimiento de un sistema global de gestión de la seguridad y se confíen a la AESA los aspectos relativos a la seguridad de las medidas de seguridad de la UE, así como del transporte espacial comercial y de las aeronaves pilotadas a distancia; pide a la Comisión que conceda a la AESA el estatuto de autoridad de aviación única en Europa, de conformidad con la amplia gama de responsabilidades que le asignará el legislador;

23. Pide a la Comisión que mantenga una representación sólida en los ocho escaños que representan a los Estados miembros de la UE en el Consejo de la OACI, refuerce cuanto antes el papel de la AESA en la escena internacional y vele por su reconocimiento oficial en el marco de la OACI, con el fin de que la UE hable con una sola voz que garantice un nivel más elevado de seguridad para los ciudadanos de la UE en todo el mundo, al tiempo que se salvaguarda la competitividad y las exportaciones de la industria de la aviación de la UE;

24. Pide a la Comisión que levante las barreras reglamentarias a la vigilancia del tráfico aéreo por satélite con el fin de instaurar servicios que pueden salvar la vida de ciudadanos de la UE, y solicita a la Unión Internacional de Telecomunicaciones que lleve a cabo la asignación de espectro necesaria, puesto que la OACI considera que el satélite ADS-B es la única tecnología que puede contribuir a la vigilancia del seguimiento de vuelos, también con fines de gestión del tráfico aéreo, fuera de las zonas más densamente pobladas, donde otras tecnologías de vigilancia terrestre de la gestión del tráfico aéreo son limitadas; hace hincapié en que al aplicarse la tecnología ADS-B deben tenerse en cuenta las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo y garantizarse la interoperabilidad entre tecnologías alternativas para evitar fallos en la seguridad; recalca que ello podría ayudar a los gobiernos, a los proveedores de servicios de navegación aérea y a las compañías aéreas de Europa y el resto del mundo a incrementar la eficiencia y la capacidad de la gestión del tráfico aéreo, con la consiguiente reducción de las emisiones producidas por la aviación, al tiempo que se proporciona al espacio aéreo europeo otro nivel de vigilancia, que podría ser superior al actual;

25. Pide a la Comisión que tome medidas para mejorar la evaluación médica de los pilotos y los procedimientos de seguridad, entrada y salida relativos a las puertas de la cabina de pilotaje, a raíz de la evaluación del riesgo incluida en el informe del grupo de trabajo de la AESA;

26. Pide un enfoque de «seguridad basada en el riesgo» para el transporte de pasajeros y mercancías en lugar de las actuales medidas basadas en la reacción, así como un enfoque justo y equilibrado de la delicada cuestión de la seguridad de la aviación, que satisfaga las necesidades y las expectativas de los Estados miembros, por un lado, y limite el descontento de los pasajeros en los aeropuertos, por otro, y que refuerce el sistema del Servicio de Seguridad de la Aviación (AVSEC) y del Grupo Consultivo de las Partes Interesadas en la Seguridad Aérea (SAGAS); insta a la Comisión, por consiguiente, a la luz de experiencias exitosas en otras regiones, a que lleve a cabo un estudio de viabilidad sobre la aplicación en Europa de un sistema de control previo y concesión acelerada del permiso de viaje;

27. Pide a las autoridades presupuestarias que mantengan un presupuesto de la AESA competitivo que tenga en cuenta las nuevas responsabilidades, a fin de que los fabricantes y las compañías aéreas de la UE dispongan de instrumentos flexibles y eficaces para poder competir en todo el mundo, al tiempo que señala que el sector aporta el 70 % del presupuesto de la AESA;

28. Señala que diversos expedientes legislativos en materia de aviación están pendientes en el Consejo, por lo que pide a la Comisión que busque una solución para desbloquear la situación actual;

29. Pide a la Comisión que aborde las cuestiones mencionadas en el paquete de medidas legislativas sobre el sector de la aviación que debe presentar a finales de 2015;

o

o o

30. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.