

Četvrtak, 16. veljače 2017.

P8_TA(2017)0054

Strategija zrakoplovstva za Europu

Rezolucija Europskog parlamenta od 16. veljače 2017. o strategiji zrakoplovstva za Europu (2016/2062(INI))

(2018/C 252/28)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 7. prosinca 2015. naslovljenu „Strategija zrakoplovstva za Europu” (COM(2015)0598),
- uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije (UFEU), a posebno njegov članak 4. stavak 2. točku (g) i članak 16. te glave VI. i X.,
- uzimajući u obzir Protokol br. 2 o primjeni načela supsidijarnosti i proporcionalnosti,
- uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od 14. srpnja 2016. o strategiji zrakoplovstva za Europu ⁽¹⁾,
- uzimajući u obzir Odluku Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa ⁽²⁾,
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije „Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima” ⁽³⁾,
- uzimajući u obzir Obavijest Komisije o pojmu državne potpore u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ⁽⁴⁾,
- uzimajući u obzir nacrt Uredbe Komisije (EU) o izmjeni Uredbe (EU) br. 651/2014 o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 107. i 108. Ugovora ⁽⁵⁾,
- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije od 7. prosinca 2015. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (COM(2015)0613),
- uzimajući u obzir zaključke konferencije na visokoj razini „Socijalni program za promet” održane 4. lipnja 2015. u Bruxellesu ⁽⁶⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 4. veljače 2016. o posebnoj situaciji otoka ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ EESC, AC TEN/581.

⁽²⁾ SL L 7, 11.1.2012., str. 3.

⁽³⁾ SL C 99, 4.4.2014., str. 3.

⁽⁴⁾ SL C 262, 19.7.2016., str. 1.

⁽⁵⁾ SL C 382, 15.10.2016., str. 1.

⁽⁶⁾ https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en

⁽⁷⁾ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2016)0049.

Četvrtak, 16. veljače 2017.

- uzimajući u obzir rezultate 39. zasjedanja Skupštine ICAO-a (Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva) 2016. godine,
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru),
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 11. studenoga 2015. o zrakoplovstvu ⁽¹⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 29. listopada 2015. o dodjeli potrebnog radiofrekvencijskog pojasa u okviru Svjetske radiokomunikacijske konferencije, koja će se održati u Ženevi od 2. do 27. studenoga 2015. (WRC-15), za podršku budućem razvoju satelitske tehnologije u cilju uspostave sustava za globalno praćenje letova ⁽²⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 7. lipnja 2011. o međunarodnim sporazumima o zračnom prometu u okviru Ugovora iz Lisabona ⁽³⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 25. travnja 2007. o uspostavljanju Europskog zajedničkog zračnog prostora ⁽⁴⁾,
- uzimajući u obzir svoje stajalište usvojeno u prvom čitanju 12. ožujka 2014. o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi jedinstvenog europskog neba (preinaka) ⁽⁵⁾,
- uzimajući u obzir svoje stajalište usvojeno u prvom čitanju 12. ožujka 2014. o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 216/2008 na području zračnih luka, upravljanja zračnim prometom i letačkih navigacijskih usluga ⁽⁶⁾,
- uzimajući u obzir svoje stajalište usvojeno u prvom čitanju 5. veljače 2014. o prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku i Uredbe (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage ⁽⁷⁾,
- uzimajući u obzir svoje stajalište usvojeno u prvom čitanju 12. prosinca 2012. o prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima dodjele slotova u zračnim lukama EU-a (preinaka) ⁽⁸⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 29. listopada 2015. o sigurnoj upotrebi zrakoplovnih sustava na daljinsko upravljanje (RPAS), opće poznatih kao bespilotne letjelice, u civilnom zrakoplovstvu ⁽⁹⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 2. srpnja 2013. o vanjskoj zrakoplovnoj politici EU-a – rješavanje budućih izazova ⁽¹⁰⁾,
- uzimajući u obzir zaključke s europskog sastanka na vrhu o zračnom prometu održanog u zračnoj luci Schiphol (Nizozemska) 20. i 21. siječnja 2016. ⁽¹¹⁾,

⁽¹⁾ Usvojeni tekst, P8_TA(2015)0394.

⁽²⁾ Usvojeni tekst, P8_TA(2015)0392.

⁽³⁾ SL C 380 E, 11.12.2012., str. 5.

⁽⁴⁾ SL C 74 E, 20.3.2008., str. 658.

⁽⁵⁾ Usvojeni tekstovi, P7_TA(2014)0220.

⁽⁶⁾ Usvojeni tekstovi, P7_TA(2014)0221.

⁽⁷⁾ Usvojeni tekstovi, P7_TA(2014)0092.

⁽⁸⁾ SL C 434, 23.12.2015., str. 217..

⁽⁹⁾ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2015)0390.

⁽¹⁰⁾ SL C 75, 26.2.2016., str. 2.

⁽¹¹⁾ <https://english.eu2016.nl/documents/reports/2016/01/20/report-aviation-summit-2016>

Četvrtak, 16. veljače 2017.

- uzimajući u obzir Čikašku konvenciju od 7. prosinca 1944.,
 - uzimajući u obzir članak 52. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenja Odbora za zapošljavanje i socijalna pitanja, Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane te Odbora za unutarnje tržište i zaštitu potrošača (A8-0021/2017),
- A. budući da je konačni cilj prometne politike EU-a da služi interesima europskih građana i poduzeća pružajući im sve veću razinu povezanosti, najvišu razinu sigurnosti i zaštite te tržišta bez zapreka;
- B. budući da bi u nastojanjima za postizanjem konkurentnosti u zračnom prometu strogi standardi sigurnosti trebali ostati glavni cilj;
- C. budući da je europsko jedinstveno zrakoplovno tržište najuspješniji primjer regionalne liberalizacije zračnog prometa, koji je snažno pridonio dosad nezabilježenim razinama zračne povezanosti širenjem mogućnosti za putovanja unutar i izvan Europe uz smanjenje cijena; budući da je sektor zrakoplovstva temeljni dio europske prometne mreže, neophodan za osiguranje povezanosti i teritorijalne kohezije u EU-u i u svijetu; budući da udaljenost i izolacija najudaljenijih regija ne omogućuje alternativu zračnom prometu, što nije slučaj sa centralno smještenim i dobro integriranim regijama; budući da se cilj za podupiranje povećane zračne povezanosti ne bi trebao odnositi samo na proširivanje mreže veza nego i na jamčenje odgovarajuće kvalitete povezanosti u smislu učestalosti letova, raspona mreže i prikladnosti rasporeda;
- D. budući da je zrakoplovni sektor pokretač multiplikacijskog učinka za rast i stvaranje radnih mjesta te je važan stup europske ekonomije jer podržava inovacije, trgovinu i kvalitetu radnih mjesta, što je od značajne izravne i neizravne koristi za građane; budući da se rastom zračnog prometa te dostupnošću i raznolikošću zračnih veza promiče gospodarski rast, potvrđujući tako da zračni promet djeluje kao katalizator gospodarskog razvoja; budući da regionalne i lokalne zračne luke također imaju značajnu ulogu u razvoju regija jer povećavaju njihovu konkurentnost, a istodobno olakšavaju pristup za turizam;
- E. budući da zračne luke, s njima povezana proizvodna industrija i sektor zračnog prometa zapošljavaju ukupno 4,7 milijuna osoba, od čega 1,9 milijuna izravno, a 2,8 milijuna neizravno; budući da, osim navedenog, europska zrakoplovna industrija podupire dodatnih 917 000 radnih mjesta u svjetskom gospodarstvu; budući da mobilni i nadnacionalni karakter zrakoplovstva otežava otkrivanje slučajeva zlouporabe socijalne zaštite i izbjegavanja primjene standarda rada, što znači da je problem nemoguće riješiti isključivo na nacionalnoj razini; budući da se u najnovijim zaključcima Međunarodne organizacije rada upućuje na pogoršanje uvjeta rada u sektoru zrakoplovstva; budući da veća diversifikacija ugovora može biti instrument za više fleksibilnosti, ali i da se može zloupotrijebiti za biranje najpogodnije pravne regulative („rule shopping“) kako bi se izbjeglo plaćanje doprinosa za socijalno osiguranje;
- F. budući da nepostojanje ispravne provedbe zakonodavstva EU-a i nedostatak političke volje Vijeća stoje na putu ostvarenju punog potencijala sektora zrakoplovstva i time štete njegovoj konkurentnosti i rezultiraju većim troškovima na štetu poduzeća, putnika i gospodarstva;
- G. budući da se u sektoru koji ovisi o tehnologiji, istraživanju i inovacijama, koji podrazumijevaju velika ulaganja i razvijenu infrastrukturu, uspješna strategija nalazi upravo u njegovoj sposobnosti da usvoji dugoročne vizije s pravilno isplaniranim ulaganjem te da u obzir uzme sve načine prijevoza;
- H. budući da uvođenjem mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova zračni promet ima važnu ulogu u ispunjavanju klimatskih ciljeva EU-a;

Četvrtak, 16. veljače 2017.

- I. budući da se, iako je uspostavljanje funkcionalnih blokova zračnog prostora (FAB) predviđeno jedinstvenim europskim nebom, bilježe znatna kašnjenja u provedbi FAB-a, za što Komisija procjenjuje gubitak od otprilike 5 milijardi EUR godišnje jer nema napretka u tom pogledu;
- J. budući da je sigurnost jedan od izazova s kojim se zrakoplovstvo najizravnije suočava;
1. pozdravlja komunikaciju Komisije naslovljenu „Strategija zrakoplovstva za Europu” i njezina nastojanja da utvrdi načine za poticanje rasta sektora pronalaženjem novih tržišnih mogućnosti i ukidanjem prepreka te prijedloge o suočavanju s novim izazovima te njihovu rješavanju, na temelju zajedničke europske vizije razvijanjem modernih regulatornih okvira; smatra da bi se u dugoročnoj perspektivi trebao usvojiti novi holistički i ambiciozniji pristup kako bi se pružio potreban poticaj za održivu i konkurentnu europsku zrakoplovnu industriju;
 2. smatra da je sigurnost vodeće načelo strategije zrakoplovstva za Europu te da se mora neprestano poboljšavati; stoga pozdravlja reviziju temeljne uredbe o EASA-i (Europskoj agenciji za sigurnost zračnog prometa), odnosno Uredbe (EZ) br. 216/2008, čiji je cilj postići najvišu razinu sigurnosti u zrakoplovstvu; u tom pogledu poziva Komisiju i Vijeće da EASA-i omoguće dostatna sredstva i osoblje kako bi se osigurali visoki standardi sigurnosti i ojačala njegova uloga na svjetskoj razini;
 3. potiče Vijeće i države članice da konačno krenu naprijed u drugim ključnim predmetima koji su trenutačno na čekanju, kao što su preinaka Uredbe o provedbi jedinstvenog europskog neba (SES2+) i revizije Uredbe o slotovima i Uredbe o pravima putnika; poziva Komisiju da ponovno razmotri tekuće inicijative te da predloži održiva alternativna rješenja za uklanjanje nedostataka u sektoru zrakoplovstva, a koji su rezultat kasne i nepotpune provedbe zakonodavstva EU-a, između ostalog jedinstvenog europskog neba; naglašava da ako se pravna jasnoća i sigurnost moraju osigurati objavljivanjem smjernica, iako korisno, nije zamjena pravilne revizije postojećih propisa;
 4. ističe da se predmetima iz područja zrakoplovstva koji su blokirani u Vijeću nastoji EU-u omogućiti veća pravna sigurnost i učvrstiti okvir za zaštitu prava putnika u zračnom prometu, ostvariti učinkovitija i racionalnija uporaba zračnog prostora EU-a te poboljšati odredbe za provedbu jedinstvenog europskog neba, što su ključni elementi za ostvarenje strategije zrakoplovstva; poziva Vijeće da poduzme korake za napredak pregovora o tim temama;

Međunarodna dimenzija strategije zrakoplovstva

5. pozdravlja prijedlog Komisije da revidira Uredbu (EZ) br. 868/2004 u pogledu nepoštenih postojećih praksi, kao što je neprihvatljiva državna potpora, koja nije ni primjerena ni djelotvorna, i tako upozori na glavne probleme u vezi s mogućim narušavanjem tržišnog natjecanja u okviru europskih propisa; međutim, naglašava da ni neprihvatljivi trend usmjeren prema protekcionizmu ni mjere za jamčenje poštenog tržišnog natjecanja same po sebi ne mogu zajamčiti konkurentnost sektora zrakoplovstva EU-a;
6. mišljenja je da se europski sektor zrakoplovstva, unatoč tome što je suočen sa sve većim pritiskom novih konkurenata, od kojih mnogi koriste zračni prijevoz kao strateški alata za međunarodni razvoj, može uklopiti u konkurentno globalno okruženje dodatnim razvijanjem svojih mogućnosti, kao što su, na primjer, visoka razina sigurnosnih standarda, uloga EASA-e, geografski položaj, inovativna industrija, društveni i ekološki ciljevi; duboko je uvjeren da bi tržišno natjecanje trećih zemalja, ako je pošteno, trebalo vidjeti kao priliku za dodatni razvoj inovativnog europskog modela zrakoplovstva koji ima potencijal dati jedinstven i konkurentan odgovor na posebnosti konkurenata;
7. vjeruje da je mogućnost privlačenja stranih ulagača važna za konkurentnost zračnih prijevoznika EU-a i da ne smije biti ugrožena; stoga pozdravlja namjeru Komisije da izda smjernice kojima će se pojasniti odredbe o vlasništvu i nadzoru, kako je utvrđeno Uredbom (EZ) br. 1008/2008, s posebnim upućivanjem na kriterij „učinkovitog nadzora” kako bi se osigurala učinkovitost tih pravila;

Četvrtak, 16. veljače 2017.

8. pozdravlja inicijativu da se na razini EU-a pregovara o sporazumima o zračnom prometu i bilateralnim sporazumima o sigurnosti zračnog prometa s trećim zemljama koje su tržišta u usponu i strateška tržišta (Kina, Japan, ASEAN, Turska, Katar, UAE, Armenija, Meksiko, Bahrein, Kuvajt, Oman i Saudijska Arabija) te potiče brze i konstruktivne pregovore; podsjeća da sve strane trebaju ispravno provesti i primijeniti nove sporazume te uključiti klauzulu o poštenom tržišnom natjecanju na temelju međunarodnih normi (ICAO, Međunarodna organizacija rada); poziva Komisiju i Vijeće da u skladu s člankom 218. UFEU-a u cijelosti uključe Parlament u sve faze pregovora;

9. poziva Komisiju da omogući da pregovaranje o sporazumima o zračnom prometu s trećim zemljama ovisi o visokim sigurnosnim standardima, odgovarajućim radnim i socijalnim standardima i sudjelovanju u instrumentu za klimatske promjene utemeljenom na tržištu u pogledu emisija zračnog prometa te da u sporazumima o zračnom prometu zajamči jednak pristup tržištu, jednake uvjete vlasništva i jednake uvjete na temelju uzajamnosti;

10. traži od Komisije da brzo zaključi tekuće pregovore i da u budućnosti pokrene nove razgovore o zrakoplovstvu s drugim strateškim partnerima; naglašava da sporazumi o zračnom prometu također doprinose promicanju tehničkog napretka, kao i provedbi i jačanju drugih europskih politika, kao što je politika susjedstva;

Konsolidacija europskog jedinstvenog tržišta u području zrakoplovstva

11. podsjeća da je zračni prostor također dio jedinstvenog tržišta EU-a i da sva fragmentacija koja je rezultat njegove neučinkovite uporabe, kao i različitih nacionalnih praksi (u pogledu, primjerice, operativnih postupaka, poreza, pristojbi, itd.) prouzrokuje dulje letove, kašnjenja, dodatnu potrošnju goriva, veće emisije CO₂ te negativan učinak na ostatak tržišta i sputavanje konkurentnosti EU-a;

12. napominje da je člankom 3. Uredbe (EZ) br. 551/2004 predviđeno, ne dovodeći u pitanje suverenitet država članica nad njihovim zračnim prostorom, uspostavljanje europskog područja letnih informacija u gornjem zračnom prostoru (EUIR) te poziva Komisiju da to i provede jer će se time prevladati regionalna uska grla i osigurati kontinuitet zračnih usluga u najgušćim dijelovima zračnog prostora u slučaju nepredviđenih okolnosti ili smetnji zračnog prometa; smatra da će uspostava EUIR-a omogućiti postepenu uspostavu transeuropskog zračnog autoputa, što bi predstavljalo još jedan korak prema dovršetku jedinstvenog europskog neba i troškovno učinkovitom upravljanju europskim zračnim prostorom; pozdravlja već postignut napredak u području upravljanja zračnim prometom u cilju povećanja učinkovitosti i smanjenja troškova i emisija, posebno zahvaljujući radu upravitelja mreže te poziva države članice da dovrše uspostavu funkcionalnih blokova zračnog prostora bez daljnje odgode kako bi se olakšao daljnji napredak prema ostvarenju jedinstvenog europskog neba;

13. duboko je uvjeren da bi sektor zrakoplovstva trebao u potpunosti iskoristiti europske satelitske tehnologije, kao što su EGNOS i Galileo, koje omogućuju sigurnije i učinkovitije postupke navigacije i pristupa, uz istodobno omogućivanje potpune provedbe programa za istraživanje o upravljanju zračnim prometom jedinstvenog europskog neba (SESAR); stoga ustraje u tome da je potrebna široka provedba tih tehnologija; ističe da bi za osiguranje pravilne provedbe SESAR-a i u cilju postizanja globalne interoperabilnosti za njegovu provedbu trebalo dodijeliti specifičan i ambiciozan proračun, osim proračuna za Instrument za povezivanje Europe (CEF);

14. prima na znanje da je obujam zračnog prometa trenutačno velik i da se u sljedećih nekoliko godina predviđa njegov daljnji rast i svjestan je ograničenja kapaciteta europskih zračnih luka u pogledu primanja otprilike 2 milijuna letova do 2035.; ističe da će to zahtijevati koordiniranu i učinkovitu uporabu zračnih luka i zračnog prostora kako bi se ublažila zagušenja;

15. naglašava ključnu važnost sektora zrakoplovstva za rast, otvaranje radnih mjesta i razvoj turizma; ističe da male i regionalne zračne luke imaju ključnu ulogu u promicanju povezanosti, teritorijalne kohezije, socijalne inkluzije i ekonomskog rasta, posebno za najudaljenije regije i otoke; u tom pogledu uviđa da postoji potreba za strateškim planiranjem europskog sustava zračnih luka, pri čemu će se utvrditi trenutačni kapaciteti, predviđena potražnja, trenutačna uska grla i buduće infrastrukturne potrebe na europskoj razini koje mogu održati pristup građana EU-a uslugama zračnog prijevoza;

Četvrtak, 16. veljače 2017.

16. uzima u obzir značajne nedostatke u povezanosti unutar EU-a koje karakterizira nizak broj zračnih veza u određenim dijelovima Unije te važnost regionalne povezanosti (uključujući geografska područja isključena iz TEN-T-a); potiče Komisiju da nastavi pratiti i rješavati pitanje zračne povezanosti unutar EU-a;

17. smatra da se mnoge značajne prepreke rastu, kako u zraku tako i na zemlji (npr. nedostatak kapaciteta, premalo ili pretjerano korištenje infrastrukturom, različiti pružatelji usluga zračne navigacije ili ograničena ulaganja), kao i nedostaci u zračnoj povezanosti između regija EU-a, mogu riješiti ako se povezanost na svim razinama (nacionalnoj, europskoj i međunarodnoj) promatra kao jednu od glavnih smjernica pri procjeni i planiranju djelovanja u sektoru;

18. smatra da povezanost ne bi trebala biti ograničena brojem, učestalošću i kvalitetom usluga zračnog prometa, već da bi je se trebalo ocjenjivati u okviru integrirane moderne prometne mreže i da bi trebala uključivati druge kriterije, kao što su vrijeme, teritorijalan kontinuitet, povećana integracija mreže, pristupačnost, dostupnost prometnih alternativa, isplativost i ekološki trošak, čime bi se prikazala stvarna dodana vrijednost rute; stoga poziva Komisiju da razmotri mogućnost razvoja smjernica EU-a utemeljenih na drugim postojećim pokazateljima i istraživačkom radu Eurocontrola i promatračkog tijela za zračne luke (Airport Observatory);

19. smatra da se takvom vrstom indeksa povezanosti, uključujući pozitivne analize troškova i koristi, u obzir trebaju uzeti zračne veze, ne umanjujući pritom cilj teritorijalne kohezije EU-a, koja će se ojačati predstojećim smjernicama za tumačenje pravila o obvezama pružanja javnih usluga; naglašava da taj indeks može doprinijeti sveukupnom strateškom planiranju čime bi se izbjeglo traćenje novca poreznih obveznika tako što bi se razdvojilo ekonomski održive mogućnosti od neprofitabilnih projekata, čime bi se poticala, na primjer, unosna specijalizacija zračnih luka, uključujući zračne luke koje funkcioniraju u mreži ili skupinama, i osigurala učinkovita uporaba kapaciteta zračnih luka i zračnog prostora, kao i izbjegla pojava napuštenih zračnih luka, te bi se utvrdilo koja su intermodalna, isplativa i održiva rješenja;

20. mišljenja je da je za poboljšanje svih vrsta prometa i postizanje otporne prometne mreže u interesu svih korisnika, u prijevozu putnika i tereta, bez iznimke potrebno osloboditi potencijal koji predstavlja komplementarnost svih načina prijevoza; ističe da je intermodalnost, time što omogućuje modalnu promjenu, jedini način na koji se može osigurati dinamičan i održiv razvoj konkurentnog sektora zrakoplovstva u EU-u; naglašava da se u okviru intermodalnosti infrastruktura može koristiti na učinkovitiji način, odnosno da se mogu proširiti i u obzir uzeti prihvatna područja zračnih luka odnosno da se može izbjeći njihovo preklapanje, što bi oslobodilo slotove i doprinijelo stvaranju pozitivnog okruženja za trgovinu, turizam i prijevoz tereta; prepoznaje uspjehe postignute u tom području zahvaljujući integraciji željezničkih i zračnih infrastruktura te u tom pogledu potiče daljnji napredak;

21. ponavlja da su koridori transeuropske prometne mreže (TEN-T) ključni za razvoj multimodalnih mogućnosti u kojima su zračne luke središnja čvorišta; žali zbog toga što su diljem Europe multimodalne inicijative fragmentirane i brojem ograničene; naglašava potrebu za brzom, učinkovitom i jednostavnom povezanosti između mreža javnog prijevoza i infrastrukture zračnih luka; poziva Komisiju i države članice da veću prednost daju ostvarenju multimodalnog cilja u okviru koridora TEN-T-a uz istodobno uklanjanje prepreka; poziva Komisiju da bez odlaganja podnese prijedlog za multimodalni i interoperabilni pristup prometu te potpuno uključi sektor zrakoplovstva te poziva države članice da bolje iskoriste financijske instrumente kojima raspolažu za promicanje intermodalnih veza;

22. smatra da je za poticanje privlačnosti intermodalnog prometa u Europi svim putnicima (uključujući i osobe sa smanjenom pokretljivošću) potrebno ponuditi rješenja bez zapreka, pravovremene informacije i integrirane usluge (npr. integrirane sustave izdavanja putnih karata); ističe da se u okviru projekata koje financira EU dokazala tehnička izvedivost razvoja multimodalnog sustava informiranja i izdavanja putničkih karata; stoga poziva Komisiju da svim putnicima u EU-u omogućući njihovu stvarnu uporabu;

Četvrtak, 16. veljače 2017.

23. vjeruje da će se prijevoznici i pružatelji usluga upustiti u traženje intermodalnih i multimodalnih rješenja ako im se u okviru regulatornog okvira EU-a pruže objašnjenja i pravna sigurnost u pogledu prava putnika, odgovornosti, kašnjenja i otkazivanja, sigurnosnih provjera i normi za razmjenu podataka; poziva Komisiju da u tom pogledu djeluje;
24. prima na znanje da su javno i privatno financiranje sektora zrakoplovstva ključni za jamčenje teritorijalne kohezije, poticanje inovacija i održavanje ili ponovno stjecanje vodećeg položaja Europe u toj industriji; podsjeća da se u okviru svakog financiranja moraju poštovati smjernice za državne potpore EU-a i zakon o tržišnom natjecanju; smatra da je pri dodjeljivanju javne potpore potrebno zajamčiti da će ulaganje o kojemu je riječ biti isplativo i odgovarajuće;
25. poziva Komisiju da zajedno s državama članicama, u skladu sa smjernicama Europske komisije o državnoj potpori zračnim lukama i zračnim prijevoznicima i obavijest Komisije o području primjene državne potpore u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, zadrži dugoročnu strategiju za rješavanje problema, s jedne strane, prevelikog broja zračnih luka koje ostvaruju gubitke u regijama u kojima su dostupne i druge vrste prijevoza, i s druge strane, za procjenu doprinosa sekundarnih zračnih luka razvoju, konkurentnosti i integraciji regija EU-a;
26. prima na znanje važnost regulatornog okvira za zračne luke koji bi privukao i mobilizirao privatna ulaganja; smatra da bi procjena Direktive o naknadama zračnih luka koju je izradila Komisija, zajedno s učinkovitim savjetovanjem u vezi sa zračnim prijevoznicima / zračnim lukama, trebala pomoći razjasniti jesu li trenutne odredbe učinkovit alat za promicanje tržišnog natjecanja u borbi protiv rizika od zlouporabe monopola i za daljnji razvoj interesa europskih potrošača te za promicanje tržišnog natjecanja ili potrebe za reformom; uviđa doprinos neaeronautičkih prihoda komercijalnoj održivosti zračnih luka;
27. napominje da je Komisija u svojoj strategiji zrakoplovstva objavljenoj u prosincu 2015. najavila procjenu Direktive Vijeća 96/67/EZ o zemaljskim uslugama u zračnim lukama EU-a; podupire uključivanje zemaljskih usluga u područje djelovanja EASA-e u cilju obuhvaćanja cijelog lanca sigurnosti zrakoplovstva;

Strategija zrakoplovstva: pogled u budućnost

28. vjeruje da sveukupni vrijednosni sustav zrakoplovstva može biti strateški sektor za ulaganja te da ga je potrebno dodatno istražiti određivanjem dugotrajnih ciljeva i dodjelom poticaja za pametne inicijative kojima se ostvaruju ti ciljevi, kao što su zelenije zračne luke i zrakoplovi, smanjenje buke, povezanost između sadržaja zračne luke i javnog prijevoza; poziva Komisiju i države članice da razmotre daljnje mjere promicanja takvih inicijativa, uključujući djelotvornim korištenjem Europskog fonda za strateška ulaganja, te da nastave promicati i financirati programe kao što su Clean Sky i SESAR; naglašava da aeronautička industrija daje velik doprinos konkurentnosti u sektoru zrakoplovstva EU-a, pri čemu snažno podržava promicanje čišćih tehnologija i podupiranje razvoja SESAR-a;
29. svjestan je emisija CO₂ prouzročenih sektorom zrakoplovstva; ističe širok niz već poduzetih ili planiranih aktivnosti u cilju postizanja smanjenja emisija CO₂ i stakleničkih plinova, na tehnički način, razvojem alternativnih goriva i lakših zrakoplova te, i politički, poštovanjem međunarodnih sporazuma; pozdravlja sporazum koji je postignut na 39. skupštini ICAO-a 6. listopada 2016. uz usvajanje globalnih tržišno utemeljenih mjera za smanjenje međunarodnih emisija iz zrakoplovstva te obvezu o sudjelovanju u dobrovoljnoj fazi do 2027. koju je preuzelo 65 država, što znači da će se tim programom otprilike 80 % emisija iznad razina iz 2020. do 2035. ublažiti; podsjeća da je važno i nakon 31. prosinca 2016. zadržati odstupanje odobreno u okviru sustava trgovanja emisijama za emisije koje su posljedice letova koji povezuju zračnu luku u nekom od najudaljenijih područja u smislu članka 349. UFEU-a; pozdravlja namjeru Komisije da u svjetlu tog sporazuma revidira mjere EU-a za smanjenje emisija CO₂ koje nastaju zbog zrakoplovstva;

30. smatra da je u pogledu paketa Komisije o kružnoj ekonomiji potrebno ohrabrivati nove inicijative za povećanje sposobnosti zaštite okoliša i smanjenje emisija i buke operativnih aktivnosti koje se odvijaju u odlasku iz zračnih luka, dolasku na njih i unutar samih zračnih luka, na primjer uvođenjem obnovljivih goriva (primjerice biogoriva), razvojem učinkovitih sustava certificiranog recikliranja, odlaganja i uporabe koji će biti u skladu s propisima o zaštiti okoliša,

Četvrtak, 16. veljače 2017.

ponovnom uporabom zrakoplova, označivanjem „zelenih zračnih luka” i „zelenih prilaza zračnim lukama” te postizanjem najučinkovitijeg upravljanja logistikom;

31. poziva da se u okviru sektora prikupe i objave primjeri najbolje prakse smanjenja emisija, imajući na umu da se visoki standardi zaštite okoliša moraju očuvati i s vremenom unaprijediti kako bi se osiguralo da se zrakoplovstvo razvija održivo;

32. poziva Komisiju i države članice da strogo prate nove postupke koji su na snazi od lipnja 2016. za smanjenje buke i emisija u obliku jako sitnih čestica iz ispušnih plinova zrakoplova pri polijetanju iz zračnih luka u blizini gradova i naseljenih središta kako bi se na taj način poboljšala kvaliteta života, osobito kvaliteta zraka;

33. prima na znanje znatni trošak sigurnosnih mjera; ističe da će sigurnosni izazovi, uključujući kibernetičku sigurnost, s kojima je suočen sektor zrakoplovstva u budućnosti biti sve veći, što zahtijeva hitan prelazak na sustave sigurnosti utemeljene na riziku i suradnji s obavještajnim službama te reaktivan sustav sigurnosti kojim se poboljšava sigurnost u objektima zračnih luka i omogućuje prilagodba rastućim prijetnjama bez potrebe za stalnim odgovorom s pomoću novih mjera ili premještanjem rizika bez njegova smanjenja;

34. pozdravlja prijedlog Komisije za uspostavu europskog sustava certificiranja opreme za sigurnosnu provjeru u zrakoplovstvu; ustraje u potrebi za dosljednom provedbom postojećih propisa u pogledu zapošljavanja i obuke osoblja; poziva Komisiju da razmotri mogućnost dodatnog razrađivanja koncepta sigurnosti na jednom mjestu te razvoja europskog sustava prethodne provjere, kojim bi se prethodno registriranim putnicima iz EU-a omogućilo da brže prođu sigurnosne provjere; potiče države članice da se obvežu na sustavnu razmjenu podataka obavještajnih službi, kao i na razmjenu najboljih praksi u pogledu sigurnosnih sustava u zračnim lukama;

35. prima na znanje izvješće na visokoj razini o područjima sukoba i poziva Komisiju i države članice da zajamče da se preporuke iz izvješća provode, uključujući dijeljenje informacija kako bi se zajamčio razvoj procjene rizika EU-a te sposobnost brzog dijeljenja informacija; također naglašava da se moraju nastaviti rješavati zabrinutosti u pogledu sigurnosti koje proizlaze iz nekooperativnih vojnih letova bez aktivnih transpondera;

36. smatra da su inovacije preduvjet za ostvarenje konkurentnosti europske zrakoplovne industrije; prima na znanje da je u odnosu na druge načine prijevoza sektor zrakoplovstva već vodeći sektor u pogledu iskorištavanja prednosti koje omogućuju digitalizacija, informacijske i komunikacijske tehnologije i otvoreni podaci te potiče ostanak sektora na čelu tog procesa, uz istovremeno osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja, interoperabilnosti sustava te neutralnosti i transparentnosti pristupa jasnim i sažetim informacijama za sve korisnike, poput, primjerice, potrošača koji rezerviraju cijelo putovanje ili poduzeća za prijevoz tereta uključenih u zračni prijevoz tereta; pozdravlja prijedlog Komisije o velikim količinama podataka (big data) u području zrakoplovstva te traži detalje o provedbi;

37. podsjeća na provjeru internetskih stranica za usluge putovanja diljem Unije koju su 2013. proveli Komisija i nacionalna tijela za provedbu zakonodavstva; napominje da su tijekom te provjere na više od dvije trećine pregledanih stranica otkriveni veliki problemi; poziva Komisiju da sveobuhvatnije izvijesti o napretku postignutom pri usklađivanju internetskih stranica za putovanja s pravom EU-a te o svojim budućim planovima za provedbu zakonodavstva u tom području bilo da je riječ o internetskoj bilo o klasičnoj prodaji avionskih karata; podsjeća na to da potrošačima uvijek mora biti dostupan određeni kanal za podnošenje pritužbi trgovcima i za traženje povrata novca; smatra da bi taj kanal trebao biti dostupan na način koji potrošače neće odvratiti od ostvarivanja njihovih prava i da bi potrošači trebali biti jasno upućeni na njega; poziva Komisiju da usko surađuje s nacionalnim tijelima za provedbu zakona kako bi se zajamčilo da trgovci poštuju te zahtjeve;

38. pozdravlja inovacije i gospodarski razvoj koji mogu biti potaknuti daljnjim razvojem civilne uporabe sustava zrakoplovstva na daljinsko upravljanje; napominje da tržište sustava zrakoplovstva na daljinsko upravljanje (RPAS) ubrzano raste te da se takvi sustavi pojačano upotrebljavaju u privatne svrhe, u komercijalnim djelatnostima i u javnim tijelima za

Četvrtak, 16. veljače 2017.

ispunjavanje njihovih zadaća; naglašava potrebu za hitnim donošenjem jasnog, proporcionalnog, usklađenog i regulatornog okvira utemeljenog na riziku za RPAS-ove kako bi se potaknula ulaganja i inovacije u sektoru i u cijelosti iskoristio njegov golem potencijal uz istovremeno održavanje najviših mogućih sigurnosnih standarda;

39. podsjeća da se pri regulaciji sektora zrakoplovstva trebaju uzeti u obzir posebne potrebe općeg zrakoplovstva, temeljem osiguravanja pojedinačnih rješenja za zračni promet, kao i za zračne sportske aktivnosti;

Socijalni program strategije zrakoplovstva

40. prima na znanje da je potrebno pojasniti kriterij „središta” i definiciju „glavnog mjesta poslovanja” kako bi se osiguralo da se one mogu dosljedno primijeniti te da se učinkovito može spriječiti uporaba zastava pogodnosti i praksa biranja najpogodnije pravne regulative („rule shopping”); podsjeća da je jedna od osnovnih odgovornosti EASA-e izdavati svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoza (AOC) i odobrenja zračnim prijevoznicima trećih zemalja kako bi se jamčila sigurnost i doprinijelo poboljšanju radnih uvjeta;

41. poziva EASA-u da zajedno s državama članicama nastavi ispitivati nove modele poslovanja i zapošljavanja kako bi se osigurala sigurnost zračnog prometa te traži od Komisije da regulira kada je to potrebno; napominje da je potrebno obratiti posebnu pozornost na, među ostalim, ugovore bez radnog vremena, tzv. programe „plati pa leti”, lažno samozapošljavanje i položaj članova posade iz trećih zemalja u zrakoplovima koji su registrirani u EU-u; naglašava važnost koju uredba o izvješćivanju o događajima u zrakoplovstvu i prakse kulture pravednosti imaju za jačanje i poboljšanje sigurnosnih standarda, kao i zdravstvenih te radnih uvjeta;

42. podsjeća da visokokvalitetna obuka doprinosi sigurnosti u zrakoplovstvu; ističe ključan doprinos EASA-e u uspostavi zajedničkih standarda osposobljavanja i sigurnosti za pilote, članove posade i kontrolore zračnog prometa, uključujući i u okviru Virtualne akademije, te poziva države članice da ulažu u cjeloživotno obrazovanje i osposobljavanje u svim dijelovima lanca vrijednosti u zrakoplovstvu jer uspješnost europskog zrakoplovstva uvelike ovisi o visokokvalificiranoj radnoj snazi i inovacijama; prepoznaje potrebu za rješavanjem svih problema u pogledu neusklađenosti vještina i potreba na tržištu rada; naglašava važnost partnerstva između obrazovnih institucija, istraživačkih centara i socijalnih partnera kako bi se ažurirali programi osposobljavanja te zajamčilo da su oni usklađeni s potrebama na tržištu rada;

43. poziva Komisiju i države članice da prošire modele obuke na dvije razine na aeronautički inženjering te da ih prošire s pomoću međunarodne suradnje;

44. potiče Komisiju da predstavi nove i konkretne inicijative s ciljem za zaštitu prava radnika; poziva države članice da svim radnicima u sektoru zrakoplovstva osiguraju dostojne radne uvjete, uključujući zdravstveno osiguranje te sigurnost na radu, bez obzira na veličinu i vrstu poduzeća koje ih zapošljava, mjesto zaposlenja ili ugovor o radu;

45. napominje da svi zračni prijevoznici koji posluju u Europskoj uniji moraju biti potpuno usklađeni sa zahtjevima EU-a i država članica u pogledu socijalne sigurnosti i zapošljavanja; ukazuje na to da postoje velike razlike među državama članicama u pogledu uvjeta rada i socijalne zaštite kao i na to da se poduzeća služe slobodom poslovnog nastana radi smanjenja troškova; zahtijeva od država članica da zaustave takvo štetno tržišno natjecanje; poziva Komisiju i države članice da predstavljaju prijedloge o tome kako spriječiti praksu iskorištavanja neizravnog zapošljavanja u svrhe zlouporabe i zaobilaznja propisa EU-a i nacionalnih propisa o oporezivanju i socijalnoj sigurnosti u sektoru zrakoplovstva; poziva Komisiju i države članice da spriječe slučajeve zlouporabe socijalne zaštite i izbjegavanja primjene radnih standarda tako što će zajamčiti zaštitu za one koji pružaju informacije, omogućavati otvoreno izvješćivanje i poboljšavati suradnju među inspektoratima rada država članica; poziva Komisiju i države članice da osiguraju pravilnu primjenu i provedbu radnog prava, socijalnog zakonodavstva i kolektivnih ugovora za zračne prijevoznike koji posluju na teritoriju jedne od država članica;

46. ističe da je pravo na uspostavu sindikata i članstva u njemu kao i poduzimanja kolektivnih mjera temeljno pravo Unije, utvrđeno u članku 12. Povelje Europske unije o temeljnim pravima, koje se mora poštovati; odbija svaki pokušaj da se u sektoru zrakoplovstva u pitanje dovede pravo na štrajk; ističe važnost jakih i neovisnih socijalnih partnera u sektoru zrakoplovstva, redovitog i institucionaliziranog socijalnog dijaloga na svim razinama te uključivanja radnika i njihova predstavljanja u pitanjima koja se tiču poduzeća; ustraje na tome da se prije provedbe bilo kakve inicijative EU-a koja se

Četvrtak, 16. veljače 2017.

odnosi na sektor zrakoplovstva održi odgovarajući postupak savjetovanja i povede ojačani socijalni dijalog; pozdravlja pokušaje socijalnih partnera da pregovaraju o sporazumu o uvjetima rada i socijalnim pravima zaposlenih u europskom zrakoplovnom sektoru; potiče ih da pregovaraju o kolektivnim ugovorima u svim dijelovima sektora zrakoplovstva, u skladu s nacionalnim zakonima i praksama, jer su ti ugovori učinkovit instrument u borbi protiv tzv. utrke do dna u pogledu socijalnih i radnih standarda te standarda zapošljavanja te da pomažu da se zajamče dostojanstvene plaće za sve radnike;

47. smatra da bi svaki zaposlenik trebao znati koje se radno zakonodavstvo na njega primjenjuje te kada ima pravo na socijalnu sigurnost; u tom kontekstu skreće pozornost na posebne okolnosti u kojima se nalaze vrlo mobilni radnici u sektoru zrakoplovstva te poziva na bolju koordinaciju sustava socijalne sigurnosti unutar EU-a; ustraje na tome da se procjena potrebe za dodatnim pojašnjenjem primjenjiva zakonodavstva i nadležnih sudova kad je riječ o ugovorima o radu mobilnih radnika u sektoru zrakoplovstva provodi u uskoj suradnji s predstavnicima tih radnika;

o

o o

48. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji.
