

Otrdiena, 2012. gada 23. oktobris

2. mudina Padomi ieņemt saskaņotu un proaktīvu nostāju attiecībā uz citiem nopietniem cilvēktiesību pārkāpumiem Krievijā, pamatojoties uz labi dokumentētiem, koncentrētiem un neatkarīgiem avotiem un pārliecinošiem pierādījumiem, un kā pēdējo līdzekli ieviest līdzīgus ierobežojošus pasākumus pret nodarījumu izdarītājiem;
3. uzsver, ka Krievijas varas iestāžu apņemšanās ievērot pamatvērtības, piemēram, tiesiskumu, kā arī cilvēktiesības un pamatbrīvības, joprojām ir galvenais priekšnoteikums ES un Krievijas attiecībām un stabilas un uzticamas partnerības izveidei abu pušu starpā;
4. uzdod priekšsēdētājam šo ieteikumu nosūtīt Padomei un informēšanas nolūkā Komisijai, dalībvalstīm, Krievijas Valsts domei un Krievijas Federācijas valdībai.

Vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošana

P7_TA(2012)0370

Eiropas Parlamenta 2012. gada 23. oktobra rezolūcija par Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanu (2012/2005(INI))

(2014/C 68 E/03)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei „Vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošana: laiks rīkoties” (COM(2011)0731),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Pārvaldības un stimulu mehānismi Eiropas vienotās gaisa telpas tehnoloģiskā pīlāra SESAR izvēšanai” (COM(2011)0923),
- ņemot vērā Balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM (2011)0144),
- ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Ārlietu komitejas atzinumu (A7-0254/2012),
- A. tā kā virzībā uz Vienotās gaisa telpas (*Single European Sky — SES*) īstenošanu jau ir veikti daudzi atzinīgi vērtējami pasākumi;
- B. tā kā sagaidāms, ka SES īstenošanā 2012. gads būs pagrieziena gads;
- C. tā kā SES izveide, veidojot ilgtspējīgāku aviācijas nozari un efektīvāku gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu Eiropas līmenī, radīs ievērojamus ietaupījumus ekonomikas, drošības un vides jomā;
- D. tā kā gaisa satiksmes apjoms pastāvīgi palielinās, radot ar nepietiekamu kapacitāti saistītas problēmas un biežāku lidojumu kavēšanos, kas skar pasažierus, bet vienlaikus tas ietekmē arī aviosabiedrību attīstības plānus; tā kā Eiropas gaisa telpa ir viena no noslogotākajām gaisa telpām pasaulē, vairāk nekā 750 miljoni pasažieru izmanto ES lidostas, un tiek prognozēts, ka šis skaitlis līdz 2030. gadam varētu divkārtoties;
- E. tā kā SES rezultāti ir atkarīgas no saskaņotas pieejas, nepieļaujot, ka atsevišķas dalībvalstis rada apdraudējumu tās īstenošanai kopumā;

Otrdiena, 2012. gada 23. oktobris

- F. tā kā 2012. gada 4. decembrī ir jāpabeidz funkcionālo gaisa telpas bloku (*Functional Airspace Blocks — FAB*) īstenošana, taču jaunākie norāda liecina, ka situācija noteikti neatbilst šim SES tiesību akta noteikumam;
- G. tā kā saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 691/2010 13. panta 3. punktu četrus mēnešus pēc darbības plānu saņemšanas no dalībvalstīm Komisijai būtu jādod ieteikumi par pārskatītu darbības mērķu pieņemšanu tiem mērķiem, kas neatbilst ES mēroga mērķiem;
- H. tā kā pašlaik valstu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (*Air Navigation Service Providers — ANSP*), kuri nodrošina gaisa satiksmes kontroles pakalpojumus, atspoguļo kontinenta sadrumstaloto politiski ģeogrāfisko situāciju, tādējādi diemžēl radot neefektīvus apstākļus un pārslodzi;
- I. tā kā, lai pabeigtu SES īstenošanu, ir jāveic pasākumi ES lidojumu drošības mērķu īstenošanai, lai uzlabotu spēkā esošos standartus un nodrošinātu viendabīgi augstu drošības līmeni visiem iedzīvotājiem;
- J. tā kā strauji attīstās citas programmas, piemēram, Galileo un Globālā satelītu navigācijas sistēma (GNSS);
- K. tā kā pēc iespējas drīzāk būtu jāpanāk vienošanās par vajadzīgo finansējumu un finanšu shēmām,

Termiņi

1. atzīst ierobežojumus, kas pastāv saistībā ar SES tiesību aktu īstenošanu; tomēr uzskata, ka līdz šim gūtās sekmes ir būtiski jāuzlabo, paredzot saistošus termiņus SES īstenošanai, kā arī ņemot vērā uzņēmumu apsvērumus;
2. uzsver vajadzību rīkoties ātri un nešaubīgi īstenot ar SES saistītos tiesību aktus, kā arī darbības shēmu aeronavigācijas pakalpojumiem, bet jo īpaši tīkla funkcijas;
3. norāda, ka izvēšanas kritiskais posms sāksies jau drīz un tas jāīsteno laicīgi, sinhronizēti un saskaņoti;
4. brīdina, ka gaisa satiksmes intensitātes pieaugums nozīmē to, ka Eiropas gaisa telpas maksimālās kapacitātes robeža drīz vien tiks sasniegta un ka šī problēma ir steidzami jārisina, lai garantētu augstas kvalitātes gaisa pārvadājumu pakalpojumus Eiropas iedzīvotājiem un nodrošinātu, ka nepalielinās ietekme uz vidi un klimatu;
5. uzsver lidostu nozīmi, jo tās ir Eiropas tīkla iebraukšanas un izbraukšanas punkti; aicina, ieviešot SES, pilnībā ņemt vērā lidostas, tostarp reģionālās lidostas, kas arī palīdz mazināt tīkla pārslogotību un palielināt kapacitāti;
6. vērš uzmanību uz steidzamo vajadzību sekmīgi īstenot SES tiesību aktus, lai izvairītos no lielākas pārslogotības aizvien intensīvāko satiksmes plūsmu un novecojušo tehnoloģiju dēļ un nodrošinātu lielāku atbilstību Eiropas lidojumu drošības noteikumiem;
7. norāda, ka Eiropā arvien grūtāk kļūst nodrošināt pastāvīgi augstu drošības un ekspluatācijas apstākļu līmeni; mudina dalībvalstis un Komisiju precizēt atbilstīgo Eiropas struktūrvienību lomu, lai nodrošinātu, ka tiek saglabāti uzticami un pārredzami starptautiskie lidojumu drošības standarti;

Otrdiena, 2012. gada 23. oktobris

8. atgādina par vajadzību nodrošināt pēc iespējas lielāku Eiropas gaisa telpas efektivitāti — ne tikai ekonomisku, bet arī ar vidi un enerģētiku saistītu un sociālu ieguvumu (arī aviopasažieriem) dēļ;
9. uzsver, ka Komisijas jaunākajā paziņojumā par šo jautājumu ir sniegtas prognozes, ka savlaicīgas un pilnīgas Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības izpētes (SESAR) tehnoloģijas ieviešanas gadījumā kumulatīvā ietekme ES 27 dalībvalstīs laika posmā no 2013. līdz 2030. gadam uz ES IKP būs EUR 419 miljardi, tiks radīti 328 tūkstoši darbavietu un ietaupīti apmēram 50 miljoni tonnu CO₂ emisijas;
10. norāda, ka saskaņā ar Komisijas datiem, savlaicīga SESAR ieviešana dos praktiskus ieguvumus pasažieriem, lidojumu laiku samazinot apmēram par 10 % (vai deviņām minūtēm), par 50 % samazinot atcelto vai aizturēto lidojumu skaitu un, iespējams, samazinot arī biļešu cenas; tomēr uzsver, ka gadījumā, ja SESAR ieviešana kavēsies par 10 gadiem, vispārējā ietekme būs katastrofāla — samazinoties kumulatīvajai ietekmei uz ES IKP tiks zaudēti apmēram EUR 268 miljardi, netiks radīti apmēram 190 000 jaunu darbavietu un netiks ietaupīti apmēram 55 miljoni tonnu CO₂ emisijas;
11. norāda, ka citas ietekmīgas valstis un reģioni gūst lielākus panākumus pētniecības un inovatīvu tehnoloģiju izstrādes jomā, un tāpēc pauž nožēlu par to, ka gadījumā, ja netiks paātrināta SES tiesību aktu ieviešana, ES var zaudēt savu vadošo pozīciju, to pārņemot citiem starptautiskajiem dalībniekiem;
12. pauž viedokli, ka pienācīgu SES darbību var nodrošināt tikai tad, ja visas iesaistītās puses stingri ievēros dažādos ieviešanas termiņus;
13. uzsver, ka ir veiktas izmēģinājuma programmas un ka to rezultāti bija pozitīvi;
14. pieprasa, lai Komisija līdz 2012. gada decembrim ziņotu Transporta un tūrisma komitejai par gūtajiem panākumiem saistībā ar to, kā visi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji īsteno šo darbības shēmu;
15. aicina Komisiju līdz 2013. gada martam ziņot Transporta un tūrisma komitejai par gūtajiem panākumiem saistībā ar SES tiesību aktu īstenošanu, iekļaujot FAB īstenošanas kavējumu seku novērtējumu;

Politiskais ieguldījums

16. atgādina dalībvalstīm par to publiski pausto apņemšanos īstenot Eiropas vienotās gaisa telpas mērķi, paužot pārliecinošu atbalstu attiecīgajiem tiesību aktiem, un uzstāj, ka dalībvalstīm jāturpina proaktīva darbība un jāiesaistās šo tiesību aktu īstenošanā; šajā sakarībā aicina dalībvalstis iesniegt valsts darbības plānus, kas atbilst ES darbības mērķiem, un pieņemt Komisijas ierosinātos pārskatītos darbības plānus; aicina Komisiju sākt īstenot atbilstīgus pasākumus, ja dalībvalsts neievēro šo tiesību aktu īstenošanas termiņu,
17. atgādina par aviācijas nozares mērķiem, kas ir izklāstīti gan Baltajā grāmatā par transporta politiku, gan augsta līmeņa grupas aviācijas pētījumu jautājumos ziņojumā „*Flightpath 2050* — Eiropas vīzija aviācijas jomā”;
18. uzstāj, ka būtu jānostiprina šā jautājuma prioritārā nozīme un ka SES pilnīgai un savlaicīgai īstenošanai ir vajadzīgs proaktīvs atbalsts un politiskā griba no dalībvalstu un visu iesaistīto personu puses;
19. uzsver, ka SES tiesību aktu sekmīga īstenošana pozitīvi un stimulējoši ietekmēs konkurenci ES un pasaulē, veicinot izaugsmi un nodarbinātību, jo īpaši aeronautikas un aviācijas nozarēs;

Otrdiena, 2012. gada 23. oktobris

20. pauž nožēlu par to, ka, neraugoties uz SES projekta ievērojamiem sociālajiem un vides ieguvumiem, sabiedrība nav pietiekami labi par to informēta vai neizprot to, un aicina Komisiju, dalībvalstis un ieinteresētās personas palielināt savus centienus saistībā ar sabiedrības informēšanu;

21. atzīst ar Eiropas gaisa satiksmes pārvaldību (ATM) saistītās problēmas un cilvēciskā faktora un efektīva sociālā dialoga izšķirošo nozīmi SES īstenošanā; atzīst, ka jāturpina koncentrēt uzmanību uz atvērtām ziņošanas procedūrām; uzsver, ka SES īstenošana radīs būtisku pieprasījumu pēc augsta tehniskā līmeņa un augsti kvalificētām darbavietām;

22. pilnībā respektē dalībvalstu suverenitāti un valstu prerogatīvas ATM jomā attiecībā uz militārajām un citām valsts gaisa kuģu operācijām un apmācību; norāda uz dalībvalstu saistībām nodrošināt, ka gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcija ⁽¹⁾ tiek piemērota pilnībā un vienādi, un atzīst, ka jāatbalsta to centieni šajā saistībā; uzsver, ka valstu gaisa flotē līdzās militārās aviācijas lidaparātiem ietilpst policijas, ugunsdzēsēju, krasta apsardzes, muitas, civilās aizsardzības un citu misiju gaisa kuģi, tādējādi to darbības skar plašu klāstu drošības un krīžu pārvarēšanas pasākumu;

23. uzskata, ka veiksmīga SES īstenošana nodrošinās ieguvumus visai piegādes ķēdei, tostarp ražotājiem, lidsabiedrībām, MVU, visai tūrisma nozarei utt.;

24. vēl aizvien ir ļoti nobažījies par to, ka FAB izveide Eiropā norit ne tikai ar kavēšanos, bet tai trūkst arī satura, tāpēc noteikti atbalsta koordinators centienus; uzsver dalībvalstu savstarpējās sadarbības, koordinācijas un politiskās rīcības nozīmi, lai līdz 2012. gada 4. decembrim īstenotu izvirzīto mērķi — izveidot FAB; aicina Komisiju rūpīgi uzraudzīt notikumu gaitu un, ja vajadzīgs, veikt tiesiskas darbības, tostarp nosakot sankcijas, pret katru no dalībvalstīm, kas nepilda savus pienākumus, ko paredz SES tiesību akti;

25. uzsver, ka FAB izveide jāuzskata nevis par savrupu prasību, bet par veidu, kā virzīties uz Eiropas gaisa telpas sadrumstalotības novēršanas un darbības uzlabošanas mērķu īstenošanu, un ka bez tiem SES nevar tikt pilnībā īstenota; aicina Komisiju ierosināt stratēģiju, kā paātrināt FAB ieviešanu, kas sevī ietver centralizēto modeļu (piemēram, tīkla pārvaldnieka, kopuzņēmuma SESAR un izvēšanas pārvaldītāja) pilnu īstenošanu; aicina Komisiju vairāk izmantot drošības naudas metodes, bet ja tām nav gaidīto rezultātu, sākt pārkāpumu tiesvedību pret dalībvalstīm, kas vēl nav parakstījušas nolīgumus par FAB izveidi;

26. uzskata, ka efektīvākais un lietderīgākais veids, kā izveidot SES, ir leļupēja pieeja, tādēļ prasa Komisijai, pamatojoties uz 15. punktā minēto ziņojumu, ierosināt pasākumus, lai novērstu FAB īstenošanas kavējumu sekas un lai no augšupējas pieejas ātri pārietu uz leļupēju pieeju nolūkā nodrošināt, ka tiek sasniegti SES II tiesību aktu paketes mērķi;

27. aicina dalībvalstis valsts politiskajā līmenī bez kavēšanās risināt līdzekļu trūkuma jautājumu, jo īpaši attiecībā uz valsts uzraudzības iestādi;

28. uzsver, ka, lai atbilstīgi īstenotu savu uzdevumu SES izveidē, valsts uzraudzības iestāžu funkcijām ir jābūt nošķirtām no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju funkcijām un ka tām savas pilnvaras ir jāīsteno objektīvi, neatkarīgi un pārredzami;

29. norāda, ka ir svarīgi aicināt valstu ANSP aktīvi īstenot SES tiesību aktus;

30. atkāroti pauž pārliecību, ka drošu, efektīvu un elastīgu gaisa telpas izmantošanu var panākt tikai ar ciešu sadarbību un koordināciju gaisa telpas civilo un militāro lietotāju starpā;

⁽¹⁾ Dalībvalstu 2004. gada 10. marta paziņojums par militārajiem jautājumiem saistībā ar Eiropas vienoto gaisa telpu (OV L 96, 31.3.2004., 9. lpp.).

Otrdiena, 2012. gada 23. oktobris

31. aicina dalībvalstis ar atbilstīgo Eiropas aģentūru atbalstu koncentrēties uz civilās un militārās sadarbības uzlabošanu un saskaņošanu ar kaimiņvalstīm;

32. uzstāj, ka dalībvalstīm pēc iespējas drīzāk jānodrošina nepieciešamais finansējums, kas vajadzīgs, lai pabeigtu SES izveidi; atzinīgi vērtē to, ka Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentā Komisija ir SES un SESAR ierosinājusi kā horizontālu prioritāti finansējumam;

SESAR ieviešanas stratēģija

33. atzīst, ka nozares pārstāvji un Eiropas Savienība ir veikusi būtiskus finanšu ieguldījumus ar SESAR tehnoloģiju saistītā pētniecībā un izstrādē, un uzskata, ka tagad ir laiks veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai gūtu labumu no šiem ieguldījumiem, īstenojot SES tiesību aktus;

34. atgādina par nepieciešamību nodrošināt koordināciju starp SES īstenošanas grafiku un SESAR kā vienas no SES sastāvdaļas izstrādes un ieviešanas posmu, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 1070/2009;

35. uzsver, ka, neskatoties uz šiem nepieciešamajiem ievērojamajiem ieguldījumiem, saskaņošana rada daudzus svarīgus un reālus ieguvumus, tostarp lidojumu optimizāciju, degvielas efektīvu izmantošanu, trokšņa, gaisa piesārņojuma un klimata pārmaiņu samazināšanu un mazāk sadrumstalotas gaisa telpas elastīgu un drošu izmantošanu; uzsver, ka ar labāku civilo un militāro koordināciju tiks panākta lielāka efektivitāte, jo kopīgas infrastruktūras izmantošana samazinās izmaksas; uzsver, ka uzlabota sadarbība starp dalībvalstīm un FAB ieviešana arī sniegs labumu pārrobežu darbībām;

36. saprot, ka SESAR tehnoloģija un SES ieviešana ir savstarpēji saistītas politiskās darbības, kas ir jāizstrādā, lai pilnībā varētu izmantot to sniegtos rezultātus, tāpēc mudina nozares pārstāvjus nopietni iesaistīties pret SESAR projekta izstrādes posmu;

37. norāda, ka ražotāji jau ir izstrādājuši tehnoloģijas un pašlaik tās ir pieejamas, tādējādi SESAR sekmīga īstenošana ir sasniedzams mērķis;

38. atzīst, ka uzņēmējdarbības apsvērumi saistībā ar ieguldījumiem SESAR tehnoloģijās ir spēcīgāks lielākos un noslogotākos savienojumu centros nekā mazākās reģionālās lidostās vai lidostās, kas apkalpo sezonālus maršrūtus; tomēr uzskata, ka visa tīkla darbība tiktu uzlabota, plašāk ieviešot SESAR sistēmas ar valsts finansējuma atbalstu;

39. uzskata, ka ir nepieciešama pasaules mērogā saskaņota pieeja attiecībā uz centieniem panākt standartizāciju, ko veic Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO), lai nodrošinātu, ka esošās un jaunās tehnoloģijas visā pasaulē ir savietojamas, un mudina parakstīt protokolus par sadarbību pētniecības un izstrādes jomā;

40. uzskata, ka, lai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un citas ieinteresētās personas varētu optimāli attīstīt savas stratēģiskās partnerības un saņemt stimulus savu mērķu sasniegšanai, ir jāturpina veicināt darbības pilārs;

41. uzsver, ka SES kontekstā militārie spēki ir viens no galvenajiem dalībniekiem un tie pilnībā jāiesaista visos līmeņos jau no šā projekta izstrādes sākuma; atzīst sasniegumus, kas gūti SES tiesību aktu īstenošanā, un mudina dalībvalstis paātrināt savus centienus panākt koordināciju militārajā jomā; atzīstot valstu civilo un militāro attiecību specifiku, aicina dalībvalstis pievērsties civilās un militārās sadarbības un savietojamības uzlabošanai un šajā jomā lietot paraugpraksi;

42. uzskata, ka ir jāveicina sadarbība ar kaimiņvalstīm, lai paplašinātu SES ārpus ES robežām;

Otrdiena, 2012. gada 23. oktobris

43. uzsver vajadzību mazināt Eiropas gaisa telpas sadrumstalotību, īstenojot tehnoloģiju inovācijas, nostiprinot aeronavigācijas pakalpojumu darbības shēmu un savlaicīgi ieviešot FAB, lai radītu iespēju izmantot SES pozitīvos rezultātus;
44. atzinīgi vērtē pastāvīgo atbalstu, ko sniedz dalībvalstis un ieinteresētās puses, kuras palīdz vienādot SES tiesību aktu interpretāciju un īstenošanu;
45. atbalsta publiskā un privātā sektora partnerības pieeju, jo tā var būt izdevīga visiem iesaistītajiem, ja to atbilstīgi un efektīvi strukturē un īsteno un ja visas iesaistītās puses ir motivētas un apņēmības pilnas sasniegt izvirzīto mērķi;
46. uzstāj, ka SES tiesību aktu īstenošana sniegs lielus ieguvumus visām iesaistītajām pusēm, tostarp samazinot lietotāju maksas, kas tālāk tiek piemērotas gala patērētājam, t. i., pasažierim;
47. uzskata, ka par SES īstenošanu atbildīgajām struktūrām ir pastāvīgi jāsadarbojas un jāizvairās no domstarpībām;
48. aicina laikus pabeigt tiesību akta priekšlikumu par kopuzņēmuma SESAR turpmāko uzdevumu, lai tas var arī turpmāk pildīt tam uzticēto uzdevumu, jo tam ir būtiska nozīme SES sekmīgā īstenošanā; uzsver šā kopuzņēmuma līdzšinējos centienus, lai parādītu savu efektivitāti;
49. mudina Komisiju nekavējoties izstrādāt pienācīgus pārvaldības un stimulu mehānismus, tostarp valsts finansējumu, kas nodrošinās savlaicīgu un efektīvu SESAR tehnoloģiju ieviešanu, iesaistot attiecīgās iestādes un ieinteresētās puses, un īpašu uzmanību pievēršot inovatīvu finanšu instrumentu īstenošanai;
50. norāda, ka, lai arī militārā un civili–militārā ekspertīze ir klātesoša dažādos līmeņos tādās dažādās ieinteresēto pušu iestādēs kā Vienotās gaisa telpas komiteja, Eirokontrolle un kopuzņēmums SESAR, joprojām ir nepieciešama koordinēta un visaptveroša SES/SESAR ietekmes uz militāro jomu analīze; norāda uz nepieciešamību šajā procesā iesaistīt Eiropas Savienības Militāro komiteju (ESMK), jo tādējādi tiks nodrošināta aizsardzības nozares vadītāju atbilstoša informētība;
51. šajā sakarībā atzīst, ka Eiropas Aizsardzības aģentūra (EAA) ir gan saiknes veidotāja starp aizsardzības kopienu un Komisiju, gan militāro ieinteresēto aprindu sadarbības veicinātāja; atbalsta EAA lomas nostiprināšanu politiskās izpratnes veidošanā, sakaru dibināšanā, palīdzības sniegšanā SESAR izvēšanas posmā un atbalsta sniegšanā, dalībvalstīm veicot finanšu un darbības risku analīzi; norāda, ka EAA ir izdevīgā stāvoklī, lai sniegtu ieguldījumu SES turpmāko problēmu risināšanā, piemēram, aprīkojuma un apmācības jomā; atzinīgi vērtē dalībvalstu lēmumu iesaistīt ES Militāro štābu (ESMS) EAA atbalstīšanā saistībā ar SESAR; atzinīgi vērtē SES/SESAR Militārās īstenošanas foruma izveidi, ko atbalsta EAA, un mudina turpināt tā efektīvu darbību, jo tam ir ievērojami nopelni visu aizsardzības kopienu iesaistīto pušu sapulcināšanā; uzsver, ka ir nepieciešama sadarbība ar NATO, un atzinīgi vērtē veikto darbu šajā jomā;

*

* *

52. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.