

Czwartek, 16 lutego 2017 r.

P8\_TA(2017)0054

## Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lutego 2017 r. w sprawie europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa (2016/2062(INI))

(2018/C 252/28)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 7 grudnia 2015 r. zatytułowany „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa” (COM(2015)0598),
- uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), w szczególności jego art. 4 ust. 2 lit. b) i g) i art. 16 oraz tytuł VI i X,
- uwzględniając Protokół (nr 2) w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 14 lipca 2016 r. w sprawie europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając decyzję Komisji 2012/21/EU z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom, którym powierzono wykonywanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym <sup>(2)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych” <sup>(3)</sup>,
- uwzględniając zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej <sup>(4)</sup>,
- uwzględniając projekt rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 651/2014 uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu <sup>(5)</sup>,
- uwzględniając wniosek Komisji z dnia 7 grudnia 2015 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (COM(2015)0613),
- uwzględniając wnioski z konferencji na wysokim szczeblu pt. „Społeczna agenda dla transportu”, która odbyła się w Brukseli w dniu 4 czerwca 2015 r. <sup>(6)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 4 lutego 2016 r. w sprawie specyficznej sytuacji wysp <sup>(7)</sup>,

<sup>(1)</sup> EKES, AC TEN/581.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 382 z 15.10.2016, s. 1.

<sup>(6)</sup> [https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport\\_en](https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en)

<sup>(7)</sup> Teksty przyjęte, P8\_TA(2016)0049.

Czwartek, 16 lutego 2017 r.

- uwzględniając wynik 39. posiedzenia Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), które odbyło się w 2016 r.,
- uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 listopada 2015 r. w sprawie lotnictwa <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 29 października 2015 r. w sprawie przyznania przez światową konferencję radiokomunikacyjną, która odbyła się w Genewie w dniach 2–27 listopada 2015 r. (WRC-15), pasma widma radiowego niezbędnego do wspierania przyszłego rozwoju technologii satelitarnej umożliwiającej funkcjonowanie globalnych systemów śledzenia lotów <sup>(2)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie międzynarodowych umów o ruchu lotniczym na mocy traktatu lizbońskiego <sup>(3)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie stworzenia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej <sup>(4)</sup>,
- uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) <sup>(5)</sup>,
- uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej <sup>(6)</sup>,
- uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 5 lutego 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu <sup>(7)</sup>,
- uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 grudnia 2012 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych UE (wersja przekształcona) <sup>(8)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 29 października 2015 r. w sprawie bezpiecznego korzystania ze zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (RPAS), powszechnie znanych jako bezzałogowe statki powietrzne (UAV), w dziedzinie lotnictwa cywilnego <sup>(9)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom <sup>(10)</sup>,
- uwzględniając konkluzje Europejskiego Szczytu Lotniczego, który odbył się na lotnisku Schiphol (Niderlandy) w dniach 20–21 stycznia 2016 r. <sup>(11)</sup>,

<sup>(1)</sup> Teksty przyjęte, P8\_TA(2015)0394.

<sup>(2)</sup> Teksty przyjęte, P8\_TA(2015)0392.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 380 E z 11.12.2012, s. 5.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 658.

<sup>(5)</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2014)0220.

<sup>(6)</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2014)0221.

<sup>(7)</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2014)0092.

<sup>(8)</sup> Dz.U. C 434 z 23.12.2015, s. 217.

<sup>(9)</sup> Teksty przyjęte, P8\_TA(2015)0390.

<sup>(10)</sup> Dz.U. C 75 z 26.2.2016, s. 2.

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

**Czwartek, 16 lutego 2017 r.**

- uwzględniając konwencję chicagowską z dnia 7 grudnia 1944 r.,
  - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych, Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jak również Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A8-0021/2017),
- A. mając na uwadze, że ostatecznym celem polityki transportowej UE jest służenie interesom obywateli i przedsiębiorstw europejskich przez zapewnienie coraz lepszej sieci połączeń, najwyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony oraz usuwanie barier rynkowych;
- B. mając na uwadze, że rygorystyczne normy bezpieczeństwa powinny pozostać jednym z kluczowych celów w dążeniu do zapewnienia konkurencyjności w transporcie lotniczym;
- C. mając na uwadze, że jednolity unijny rynek lotniczy jest najbardziej udanym przykładem regionalnej liberalizacji transportu lotniczego, która znacznie przyczyniła się do upowszechnienia sieci połączeń lotniczych do niespotykanego wcześniej poziomu, zwiększając możliwości podróżowania w Europie i poza nią po niższych cenach; mając na uwadze, że sektor lotnictwa stanowi jeden z podstawowych elementów europejskiej sieci transportowej, niezbędny dla zapewnienia odpowiedniej sieci połączeń i spójności terytorialnej w UE i na całym świecie; mając na uwadze, że w odróżnieniu od regionów usytuowanych bardziej centralnie i lepiej zintegrowanych w przypadku regionów najbardziej oddalonych – z uwagi na ich dalekie i odizolowane położenie – nie ma alternatywy dla transportu lotniczego; mając na uwadze, że celem wspierania większego stopnia połączenia za pomocą transportu lotniczego nie powinno być tylko rozbudowywanie siatki połączeń, ale również zapewnienie połączeń o odpowiedniej jakości mierzonej zarówno częstotliwością lotów, jak i zasięgiem siatki połączeń czy dogodnością rozkładu;
- D. mając na uwadze, że sektor lotnictwa pobudza wzrost i tworzenie miejsc pracy, przynosząc wielokrotny skutek, a także jest ważnym filarem unijnej gospodarki sprzyjającym innowacyjności, handlowi i jakości miejsc pracy oraz przynoszącym obywatelom istotne korzyści bezpośrednie i pośrednie; mając na uwadze, że wzrost ruchu w transporcie lotniczym, a także dostępność i różnorodność połączeń lotniczych sprzyjają wzrostowi gospodarczemu, co potwierdza, że transport lotniczy działa jako katalizator rozwoju gospodarczego; mając na uwadze, że regionalne i lokalne porty lotnicze mają też ogromne znaczenie dla rozwoju regionów poprzez poprawę ich konkurencyjności i ułatwianie dostępu do turystyki;
- E. mając na uwadze, że transport lotniczy, porty lotnicze i związany z nimi przemysł wytwórczy odpowiadają za 4,7 miliona miejsc pracy w Unii, zarówno bezpośrednio (1,9 miliona), jak i pośrednio (2,8 miliona); mając na uwadze, że europejska branża lotnicza przyczynia się ponadto do istnienia dalszych 917 000 miejsc pracy w innych obszarach światowej gospodarki; mając na uwadze, że działalność lotnicza ma charakter mobilny i międzynarodowy, co utrudnia wykrywanie naruszeń wymogów prawa socjalnego i przypadków obchodzenia norm pracy oraz oznacza, że rozwiązywanie problemów wyłącznie na szczeblu krajowym jest niemożliwe; mając na uwadze, że z niedawnych ustaleń MOP wynika, iż warunki pracy w sektorze lotniczym ulegają pogorszeniu; mając na uwadze, że większe zróżnicowanie umów może dawać większą elastyczność, ale może też być wykorzystywane do wybierania najdogodniejszych przepisów („rule shopping”) w celu uniknięcia obowiązku opłacania składek na ubezpieczenie społeczne;
- F. mając na uwadze, że brak odpowiedniego wdrożenia prawodawstwa UE oraz brak woli politycznej w Radzie uniemożliwia uwolnienie pełnego potencjału sektora lotnictwa, co z kolei obniża jego konkurencyjność i prowadzi do zwiększenia kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa, pasażerów i całą gospodarkę;
- G. mając na uwadze, że w sektorze opartym na rozwoju technologicznym, badaniach naukowych i innowacjach, które wymagają zarówno dużych inwestycji, jak i wysoce rozwiniętej infrastruktury, powodzenie strategii zależy od zdolności przyjęcia długofalowej wizji obejmującej odpowiedni plan inwestycyjny oraz od pełnego uwzględnienia wszystkich rodzajów transportu;
- H. mając na uwadze, że sektor lotnictwa odgrywa ważną rolę w realizacji celów klimatycznych UE poprzez wprowadzanie środków na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych;

Czwartek, 16 lutego 2017 r.

- I. mając na uwadze, że pomimo iż w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej przewidziane jest tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB), dotychczas odnotowuje się znaczne opóźnienia w ich realizacji; mając na uwadze, że w związku z tym Komisja ocenia na ok. 5 mld EUR roczne straty spowodowane brakiem postępów w tym kierunku;
- J. mając na uwadze, że bezpieczeństwo jest jednym z najbardziej bezpośrednich wyzwań, jakie stoją przed lotnictwem;
1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji dotyczący europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa oraz działania Komisji mające na celu rozpoznanie źródeł ożywienia sektora przez znalezienie nowych możliwości rynkowych i likwidowanie barier, jak również jej wnioski mające na celu przewidywanie nowych wyzwań i stawienie im czoła w oparciu o wspólną europejską wizję poprzez rozwijanie nowoczesnych ram regulacyjnych; uważa, że w dłuższej perspektywie należy przyjąć jeszcze bardziej kompleksowe i ambitne podejście, aby dać impuls niezbędny dla zrównoważonego i konkurencyjnego sektora transportu lotniczego w Europie;
  2. uważa, że bezpieczeństwo jest przewodnią zasadą europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa i że należy je stale zwiększać; dlatego z zadowoleniem przyjmuje przegląd rozporządzenia podstawowego w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) (rozporządzenie (WE) nr 216/2008), którego celem jest osiągnięcie najwyższego możliwego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie; w związku z tym apeluje do Komisji i Rady, aby wyposażyły EASA w dostateczne zasoby finansowe i kadrowe pozwalające zapewnić wysokie normy bezpieczeństwa i wzmocnienie jej roli na scenie międzynarodowej;
  3. apeluje do Rady i państw członkowskich, by wreszcie poczyniły szybkie postępy w odniesieniu do innych kluczowych aktów prawnych, co do których panuje obecnie impas, takich jak przekształcenie rozporządzenia w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES2+) i przegląd rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start i lądowanie oraz rozporządzeń w sprawie praw pasażerów; wzywa Komisję, by ponownie przeanalizowała bieżące inicjatywy i zaproponowała realne alternatywne rozwiązania w celu wyeliminowania słabości sektora lotnictwa wynikających z opóźnionego i niepełnego wdrożenia prawodawstwa UE, przykładowo w odniesieniu do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES); podkreśla, że jeżeli ma zostać zapewniona jasność i pewność prawa, to publikowanie wytycznych, mimo że jest pomocne, nie zastąpi prawidłowego przeglądu obowiązujących rozporządzeń;
  4. podkreśla, że procedury dotyczące lotnictwa zablokowane w Radzie mają zapewnić UE większą pewność prawa, wzmocnione ramy ochrony praw pasażerów lotniczych, bardziej wydajne i racjonalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej UE oraz ulepszone przepisy dotyczące tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, a wszystkie te elementy są niezbędne do zrealizowania strategii w dziedzinie lotnictwa; apeluje do Rady o podjęcie działań w celu przyspieszenia negocjacji nad tymi procedurami;

### **Międzynarodowy wymiar strategii w dziedzinie lotnictwa**

5. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący przeglądu rozporządzenia (WE) nr 868/2004, w którym podjęto kwestię stosowanych obecnie nieuczciwych praktyk, takich jak niedopuszczalna pomoc państwa, która nie jest ani właściwa, ani skuteczna, przez co sprawozdanie rzuca światło na poważne obawy dotyczące potencjalnych zakłóceń konkurencji na mocy zasad europejskich; podkreśla jednak, że ani niedopuszczalne tendencje protekcyjnistyczne, ani środki na rzecz zapewnienia uczciwej konkurencji nie mogą zagwarantować same w sobie konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa;
6. uważa, że europejski sektor lotnictwa – mimo że znajduje się w obliczu rosnącej presji ze strony nowych konkurentów, których wielu uczyniło z transportu lotniczego strategiczne narzędzie międzynarodowego rozwoju – jest w stanie skutecznie funkcjonować w konkurencyjnym środowisku globalnym dzięki dalszemu rozwojowi i wykorzystaniu swoich atutów, takich jak na przykład rygorystyczne normy bezpieczeństwa i ochrony, rola EASA, położenie geograficzne, innowacyjny przemysł, cele społeczne i środowiskowe; zdecydowanie uważa, że konkurencja ze strony państw trzecich, o ile jest uczciwa, powinna być postrzegana jako szansa na dalszy rozwój innowacyjnego europejskiego modelu lotnictwa, który ma potencjał, by reagować w sposób jednolity i konkurencyjny na specyfikę oferty konkurentów;
7. uważa, że możliwość przyciągania inwestycji zagranicznych jest ważna dla konkurencyjności unijnych linii lotniczych i nie można jej ograniczać; dlatego pozytywnie odnosi się do zamiaru wydania przez Komisję wytycznych, które zapewnią jasność co do zasad własności i kontroli, jak określono w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008, ze szczególnym uwzględnieniem kryteriów „skutecznej kontroli”, tak aby zapewnić skuteczność tych zasad;

Czwartek, 16 lutego 2017 r.

8. z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę dotyczącą negocjowania na szczeblu UE umów o transporcie lotniczym i dwustronnych umów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego z państwami trzecimi stanowiącymi wschodzące lub strategiczne rynki (Chiny, Japonia, kraje ASEAN, Turcja, Katar, ZEA, Armenia, Meksyk, Chiny, Bahrajn, Kuwejt, Oman i Arabia Saudyjska), a także zachęca do niezwłocznych i konstruktywnych negocjacji; przypomina, że nowe umowy powinny być prawidłowo wdrażane przez wszystkie strony i że muszą zawierać klauzulę o uczciwej konkurencji opartą na standardach międzynarodowych (ICAO, MOP); apeluje do Komisji i Rady, aby, szanując postanowienia art. 218 TFUE, w pełni włączyły Parlament we wszystkie etapy negocjacji;

9. wzywa Komisję, aby uzależniała możliwość wynegocjowania umów o transporcie lotniczym z państwami trzecimi od przestrzegania przez nie wysokich standardów bezpieczeństwa, odpowiednich norm pracy i norm socjalnych, a także od ich udziału w rynkowym instrumencie ochrony klimatu w zakresie emisji pochodzących z transportu lotniczego, jak również aby zapewniała w umowach o transporcie lotniczym równy dostęp do rynku oraz takie same warunki własności i konkurencji bazujące na zasadzie wzajemności;

10. zwraca się do Komisji o szybkie zakończenie trwających negocjacji i o podjęcie w przyszłości dialogu z innymi strategicznymi partnerami lotniczymi; podkreśla, że umowy o komunikacji lotniczej przyczyniają się też do postępu technologicznego oraz do wdrażania i wzmocnienia innych europejskich polityk, takich jak polityka sąsiedztwa;

#### ***Konsolidacja jednolitego rynku lotniczego UE***

11. przypomina, że przestrzeń powietrzna stanowi również część jednolitego rynku UE oraz że wszelka fragmentacja wynikająca z jej niewydajnego użytkowania i ze stosowania rozbieżnych praktyk krajowych (dotyczących np. procedur operacyjnych, podatków, opłat itp.) wydłuża czas lotów i opóźnienia, powoduje dodatkowe zużycie paliwa, zwiększa emisje CO<sub>2</sub>, oprócz tego, że negatywnie wpływa na pozostałą część rynku i szkodzi konkurencyjności UE;

12. zauważa, że art. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 przewiduje ustanowienie wspólnego europejskiego górnego rejonu informacji powietrznej (EUIR) bez uszczerbku dla suwerenności państw członkowskich w kwestii ich przestrzeni powietrznej, a także wzywa Komisję do jego wdrożenia, gdyż pozwoli to uporać się z regionalnymi wąskimi gardłami i umożliwi zapewnienie ciągłości usług powietrznych w najbardziej zagęszczonych częściach przestrzeni powietrznej w razie nieprzewidzianych okoliczności lub zakłóceń ruchu powietrznego; uważa, że EUIR pozwoli na stopniowe stworzenie transeuropejskiej autostrady powietrznej, która będzie kolejnym krokiem na drodze do zakończenia tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i racjonalnego pod względem kosztów zarządzania przestrzenią powietrzną UE; z zadowoleniem przyjmuje postępy, jakie poczyniono w zarządzaniu ruchem lotniczym, aby zwiększyć skuteczność, zmniejszyć koszty i emisje, zwłaszcza dzięki pracy menedżera sieci, a także apeluje do państw członkowskich o zakończenie realizacji FAB bez dalszych opóźnień, aby ułatwić dalsze postępy we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;

13. jest przekonany, że sektor lotnictwa powinien w pełni korzystać z europejskich technologii satelitarnych, takich jak EGNOS i Galileo, które umożliwiają bezpieczniejszą i skuteczniejszą nawigację i procedury podejścia, zapewniając jednocześnie pełne uruchomienie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR); podkreśla zatem konieczność wdrożenia tych technologii na szeroką skalę; zwraca uwagę, że w celu właściwego wdrożenia programu SESAR i z myślą o osiągnięciu globalnej interoperacyjności na jego realizację powinien zostać przeznaczony odrębny i ambitny budżet niezależny od budżetu instrumentu „Łącząc Europę”;

14. odnotowuje natężenie ruchu lotniczego, które ma obecnie znaczne rozmiary, a zgodnie z przewidywaniami powinno jeszcze wzrosnąć w najbliższych kilku latach, oraz ograniczenia możliwości obsłużenia przez europejskie porty lotnicze około 2 milionów lotów do 2035 r.; podkreśla, że będzie to wymagało skoordynowanego i wydajnego wykorzystania możliwości portów lotniczych i przestrzeni powietrznej, tak aby uporać się z zagęszczeniem ruchu;

15. podkreśla wielkie znaczenie sektora lotniczego dla wzrostu gospodarczego, tworzenia miejsc pracy i rozwoju turystyki; zaznacza, że małe i regionalne porty lotnicze odgrywają kluczową rolę w promowaniu łączności, spójności terytorialnej, włączenia społecznego i wzrostu gospodarczego, zwłaszcza w regionach peryferyjnych i na wyspach; pod tym względem dostrzega konieczność strategicznego planowania europejskiego systemu portów lotniczych, który jest w stanie wskazywać obecną przepustowość, przewidywane zapotrzebowanie, obecne wąskie gardła i przyszłe potrzeby w zakresie infrastruktury na szczeblu europejskim, a także utrzymać dostęp obywateli UE do usług lotniczych;



Czwartek, 16 lutego 2017 r.

16. dostrzega istnienie znacznej luki w sieci połączeń w UE charakteryzującej się mniejszą liczbą połączeń lotniczych w niektórych częściach Unii, a także znaczenie połączeń regionalnych (obejmujących obszary geograficzne znajdujące się poza TEN-T); zachęca Komisję do dalszego monitorowania i rozwiązywania kwestii połączeń lotniczych w UE;

17. uważa, że dużej część istotnych ograniczeń wzrostu gospodarczego, zarówno w powietrzu, jak i na ziemi (takich jak na przykład kryzys przepustowości, niewystarczające lub nadmierne wykorzystanie infrastruktury, różne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub ograniczone inwestycje), a także lukom w sieci połączeń lotniczych między różnymi regionami UE można zaradzić przez uznanie sieci połączeń, na wszystkich szczeblach (krajowym, europejskim i międzynarodowym), za jeden z podstawowych wskaźników w toku oceny i planowania działań w tym sektorze;

18. jest zdania, że ocena sieci połączeń nie powinna ograniczać się wyłącznie do liczby, częstotliwości i jakości usług transportu lotniczego, lecz powinna również obejmować kontekst zintegrowanej nowoczesnej sieci transportowej i uwzględniać inne kryteria, przykładowo czas, ciągłość terytorialną, większą integrację sieci, dostępność, istnienie alternatyw transportowych, przystępność cenową i koszty środowiskowe, tak aby odzwierciedlała faktyczną wartość dodaną ocenianej trasy; wzywa zatem Komisję, by zbadała możliwość opracowania wskaźnika unijnego w oparciu o inne istniejące wskaźniki oraz o wyniki prac przygotowawczych zrealizowanych już przez Eurocontrol i obserwatorium portów lotniczych;

19. uważa, że taki indeks łączalności, obejmujący pozytywną analizę kosztów i korzyści, powinien uwzględniać połączenia lotnicze w szerszym kontekście, a jednocześnie nie powinien zagrażać unijnemu celowi spójności terytorialnej, który zostanie wzmocniony dzięki przyszłym wytycznym interpretacyjnym odnoszącym się do przepisów dotyczących obowiązku świadczenia usługi publicznej; uważa, że ten indeks może sprzyjać ogólnemu planowaniu strategicznemu, tak aby zapobiegać traceniu pieniędzy podatników poprzez odróżnienie ekonomicznie uzasadnionych inicjatyw od nieopłacalnych projektów w celu sprzyjania na przykład dochodowej specjalizacji portów lotniczych, w tym ich klastrów i sieci, unikania powstawania w przyszłości lotnisk-widm oraz zapewnienia wydajnego wykorzystania przepustowości portów lotniczych i przestrzeni powietrznej, a także poprzez identyfikację intermodalnych, racjonalnych pod względem kosztów i zrównoważonych rozwiązań;

20. uważa, że należy uwolnić korzyści płynące z komplementarności wszystkich bez wyjątku rodzajów transportu, tak aby poprawić mobilność i stworzyć odporną sieć transportową w interesie użytkowników zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym; zwraca uwagę, że intermodalność, która umożliwia zmianę transportu, jest jedynym sposobem na zapewnienie dynamicznego i zrównoważonego rozwoju konkurencyjnego europejskiego sektora lotnictwa; podkreśla, że intermodalność umożliwia bardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury dzięki rozszerzeniu i uwzględnieniu obszarów ciężenia portów lotniczych oraz zapobieganiu ich pokrywaniu się, co z kolei pozwoliłoby na zwolnienie przedziałów czasu na starty i lądowania i przyczyniło się do stworzenia przyjaznego środowiska dla działań handlowych, turystycznych i przewozowych; docenia sukcesy osiągnięte na tym polu dzięki integracji infrastruktury kolejowej i lotniczej, a także zachęca do dalszych postępów w tym zakresie;

21. przypomina, że korytarze TEN-T stanowią podstawę rozwoju multimodalnych rozwiązań, w ramach których porty lotnicze odgrywają rolę kluczowych węzłów; wyraża ubolewanie w związku z fragmentacją i ograniczoną liczbą europejskich inicjatyw w dziedzinie transportu multimodalnego; podkreśla znaczenie szybkich, wydajnych i dogodnych połączeń między sieciami transportu publicznego a infrastrukturą portów lotniczych; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by nadały wyższy priorytet celowi multimodalności w odniesieniu do korytarzy TEN-T, a jednocześnie eliminowały wąskie gardła; wzywa Komisję, by niezwłocznie przedstawiła wniosek dotyczący multimodalnego i interoperacyjnego podejścia do kwestii transportu, w pełni uwzględniający sektor lotnictwa, a także apeluje do państw członkowskich o lepsze wykorzystywanie dostępnych instrumentów finansowych w celu promowania połączeń intermodalnych;

22. uważa, że w celu zwiększenia atrakcyjności transportu multimodalnego w całej Europie należy oferować wszystkim pasażerom (w tym osobom o ograniczonej możliwości poruszania się) rozwiązania pozbawione barier, informacje w czasie rzeczywistym i usługi zintegrowane (np. zintegrowane bilety); zaznacza, że projekty finansowane przez UE udowodniły, że stworzenie systemów informacji o połączeniach multimodalnych i sprzedaży biletów na te połączenia jest wykonalne z technicznego punktu widzenia; wzywa zatem Komisję, aby wspierała faktyczne zapewnienie takich systemów pasażerom w całej UE;

Czwartek, 16 lutego 2017 r.

23. uważa, że przewoźnicy i usługodawcy zaangażują się w identyfikację rozwiązań intermodalnych i multimodalnych wówczas, gdy unijne ramy prawne zapewnią przejrzystość i pewność prawa w odniesieniu do praw pasażerów, odpowiedzialności, opóźnień i anulacji, odprawy bezpieczeństwa, otwartych danych i norm wymiany danych; wzywa Komisję do działania tej kwestii;

24. zwraca uwagę, że finansowanie publiczne i prywatne w sektorze lotnictwa ma kluczowe znaczenie dla zagwarantowania spójności terytorialnej, wspierania innowacji i utrzymania lub przywrócenia czołowej pozycji Europy w tej branży; przypomina, że wszelkie formy finansowania muszą być zgodne z wytycznymi UE w zakresie pomocy państwa oraz z prawem konkurencji; jest zdania, że przy przyznawaniu wsparcia ze środków publicznych należy upewnić się, że dana inwestycja będzie opłacalna i będzie spełniała swój cel;

25. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby zgodnie z wytycznymi Komisji dotyczącymi pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych i z zawiadomieniem Komisji dotyczącym zakresu pomocy państwa, o której mowa w art. 107 ust. 1 TFEU, utrzymały długofalową strategię na rzecz rozwiązania kwestii, z jednej strony, nadmiernej liczby przynoszących straty portów lotniczych w regionach, w których dostępne są inne rodzaje transportu, i, z drugiej strony, przyczynienia się drugorzędnych portów lotniczych do rozwoju, konkurencyjności i integracji regionów UE;

26. zwraca uwagę na znaczenie ram regulacyjnych sprzyjających przyciąganiu i mobilizowaniu przez porty lotnicze inwestycji prywatnych; uważa, że ocena Komisji dotycząca dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych w połączeniu ze skutecznymi konsultacjami z liniami i portami lotniczymi powinna przyczynić się do wyjaśnienia, czy obecne przepisy są skutecznymi narzędziami propagowania konkurencji w celu przeciwdziałania ryzyku nadużywania pozycji monopolistycznej, a także sprzyjania interesom europejskich konsumentów i propagowania konkurencji, lub czy też konieczna jest ich reforma; dostrzega wkład dochodów o charakterze nielotniczym w rentowność handlową portów lotniczych;

27. zauważa, że Komisja zapowiedziała w opublikowanej w grudniu 2015 r. strategii dotyczącej lotnictwa ocenę dyrektywy Rady 96/67/WE w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty; popiera włączenie usług obsługi naziemnej do zakresu działań EASA z myślą o objęciu nim całego łańcucha bezpieczeństwa w lotnictwie;

### **Strategia w dziedzinie lotnictwa: spojrzenie w przyszłość**

28. uważa, że cały łańcuch wartości sektora lotnictwa wykazuje potencjał jako sektor strategiczny dla inwestycji, co należy w większym stopniu wykorzystać, ustanawiając długofalowe cele oraz tworząc zachęty dla inteligentnych inicjatyw realizujących te cele, takich jak bardziej ekologiczne porty lotnicze lub statki powietrzne, ograniczanie hałasu, sieć połączeń łącząca porty lotnicze z transportem publicznym; zachęca Komisję i państwa członkowskie, by rozważyły dalsze działania w zakresie promowania tego rodzaju inicjatyw, w tym również ze skutecznym wykorzystaniem Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS), a także by nadal wspierały i finansowały takie programy jak „Czyste niebo” i SESAR; podkreśla, że przemysł aeronautyczny zasadniczo przyczynia się do konkurencyjności unijnego sektora lotniczego, ponieważ udziela silnego wsparcia na rzecz propagowania czystych technologii i wspiera wprowadzanie systemu SESAR;

29. jest świadomy emisji CO<sub>2</sub> generowanych w sektorze lotniczym; zwraca uwagę na szereg podjętych już i zaplanowanych działań na rzecz ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> i gazów cieplarnianych, obejmujących zarówno prace techniczne nad opracowaniem alternatywnych paliw i bardziej wydajnych statków powietrznych, jak również działania polityczne, tj. zapewnienie przestrzegania porozumień międzynarodowych; z zadowoleniem przyjmuje porozumienie osiągnięte w dniu 6 października 2016 r. na 39. zgromadzeniu ICAO, w ramach którego przyjęto globalny system środków rynkowych w celu ograniczenia międzynarodowych emisji lotniczych, oraz zobowiązanie podjęte przez 65 krajów, aby uczestniczyć w dobrowolnej fazie do roku 2027, co oznacza, że system zrównoważy do roku 2035 około 80 % emisji przekraczających poziomy z 2020 r.; przypomina o znaczeniu przedłużenia poza 31 grudnia 2016 r. odstępowania przyznanego w ramach systemu handlu emisjami (ETS) dla emisji pochodzących z lotów łączących lotnisko znajdujące się w regionie najbardziej oddalonym w rozumieniu art. 349 TFUE; z zadowoleniem przyjmuje zamiar przeprowadzenia przez Komisję przeglądu unijnych środków na rzecz ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> w sektorze lotnictwa w świetle tego porozumienia;

30. jest zdania, że również w świetle pakietu Komisji dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym należy wspierać dalsze inicjatywy mające na celu zwiększenie potencjału w zakresie ochrony środowiska oraz na rzecz ograniczenia hałasu i emisji powstających w ramach działań operacyjnych – z, do i na terenie portów lotniczych – np. poprzez zatwierdzenie paliw odnawialnych (np. biopaliw), opracowanie wydajnych systemów recyklingu przyjaznego środowisku, demontaż

Czwartek, 16 lutego 2017 r.

i ponowne wykorzystywanie statków powietrznych, promowanie „zielonych portów lotniczych” i „zielonych tras do portów lotniczych” oraz poprzez maksymalizację efektywności zarządzania logistycznego;

31. wzywa do gromadzenia i rozpowszechniania najlepszych praktyk sektora w zakresie ograniczania emisji, pamiętając o tym, że należy zachować wysokie normy środowiskowe, a z czasem udoskonalić je w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju lotnictwa;

32. apeluje do Komisji i państw członkowskich o rygorystyczne kontrolowanie nowych, obowiązujących od czerwca 2016 r., procedur dotyczących zmniejszenia hałasu oraz emisji cząstek ultradrobnych, pochodzących z gazów spalinowych samolotów startujących z lotnisk znajdujących się w pobliżu miast i obszarów zamieszkałych, aby polepszyć jakość życia, a zwłaszcza powietrza;

33. jest świadomy znacznych kosztów związanych ze środkami bezpieczeństwa; podkreśla, że wyzwania związane z bezpieczeństwem, w tym cyberbezpieczeństwo, napotymane w sektorze lotnictwa będą w przyszłości coraz poważniejsze, co wymaga natychmiastowego przejścia na system bezpieczeństwa oparty w większym stopniu na ryzyku i informacjach wywiadowczych oraz reakcyjny system bezpieczeństwa, który zapewni poprawę bezpieczeństwa obiektów lotniskowych i umożliwi dostosowanie się do stale zmieniających się zagrożeń bez konieczności ciągłego reagowania za pomocą nowych środków czy zmieniania rodzaju ryzyka bez zmniejszania jego poziomu;

34. przyjmuje z zadowoleniem wnioski Komisji dotyczące unijnego systemu certyfikacji sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie; podkreśla konieczność spójnego wdrażania istniejących zasad dotyczących doboru i szkolenia pracowników; wzywa Komisję do rozważenia możliwości pogłębienia koncepcji jednolitego obszaru ochronnego i opracowania europejskiego systemu odprawy wstępnej, w ramach którego już zarejestrowani podróżni z UE będą przechodzić kontrolę bezpieczeństwa w sposób bardziej wydajny; apeluje do państw członkowskich o zobowiązanie się do systematycznej wymiany informacji wywiadowczych oraz najlepszych praktyk z zakresu systemów bezpieczeństwa w portach lotniczych;

35. przyjmuje do wiadomości sprawozdanie grupy zadaniowej wysokiego szczebla ds. stref konfliktu i wzywa Komisję oraz państwa członkowskie do dopilnowania, by zalecenia zawarte w tym sprawozdaniu zostały wdrożone, w tym zalecenie dotyczące wymiany informacji, tak aby zapewnić realizację unijnej oceny ryzyka i zdolność szybkiej wymiany informacji; podkreśla również, że nadal należy poszukiwać rozwiązania kwestii bezpieczeństwa związanych z niewspółpracującymi lotami wojskowymi samolotów z wyłączonym transponderem;

36. podkreśla, że innowacyjność jest warunkiem wstępnym konkurencyjności europejskiego przemysłu lotniczego; zauważa, że w porównaniu z innymi rodzajami transportu sektor lotnictwa przoduje już w zakresie wykorzystania zalet digitalizacji, technologii informacyjno-komunikacyjnych i otwartych danych, i zachęca sektor do dalszego odgrywania wiodącej roli w tym procesie przy jednoczesnym zapewnieniu uczciwej konkurencji, interoperacyjności systemów, neutralności i przejrzystości dostępu do jasnych i zwiezłych informacji dla wszystkich konsumentów, np. konsumentów rezerwujących całą podróż czy firm transportu towarowego zaangażowanych w operacje lotniczego transportu towarowego; z zadowoleniem przyjmuje proponowany przez Komisję projekt dużego zbioru danych lotniczych i zwraca się o wyjaśnienie sposobu jego wdrożenia;

37. przypomina o podjętej w 2013 r. przez Komisję i krajowe organy ścigania akcji kontrolnej prowadzonej na stronach internetowych oferujących usługi turystyczne w całej Unii; zwraca uwagę, że podczas tej akcji ujawniono poważne problemy na ponad dwóch trzecich sprawdzanych stron internetowych; apeluje do Komisji o pełniejsze informowanie o postępach w dostosowywaniu stron internetowych oferujących usługi turystyczne do przepisów prawa UE, a także o przyszłych planach Komisji dotyczących wzmocnienia tego obszaru w odniesieniu do sprzedaży biletów lotniczych zarówno w internecie, jak i poza nim; przypomina, że konsumenci muszą mieć zawsze możliwość składania skarg na przedsiębiorstwa handlowe oraz możliwość żądania rekompensaty; uważa, że możliwość ta powinna istnieć w takiej formie, by nie zniechęcać konsumentów do korzystania z przysługujących im praw, oraz że powinna zostać konsumentom szczególnie przedstawiona; wzywa Komisję do bliskiej współpracy z krajowymi organami ścigania, aby zagwarantować przestrzeganie wymogów przez przedsiębiorstwa handlowe;

38. z zadowoleniem przyjmuje innowacje i rozwój gospodarczy, które mogą zostać wzmocnione poprzez dalszy rozwój cywilnych zastosowań zdalnie kierowanych bezałogowych systemów powietrznych (RPAS); zauważa, że rynek RPAS rozwija się szybko, a zastosowanie tego typu statków powietrznych do celów prywatnych, w działalności komercyjnej, a także przy wykonywaniu przez władze publiczne swoich zadań jest coraz szersze; podkreśla pilną potrzebę sprawnego



Czwartek, 16 lutego 2017 r.

przyjęcia jasnych, proporcjonalnych, zharmonizowanych i opartych na ocenie ryzyka ram regulacyjnych dla RPAS w celu pobudzania inwestycji i innowacji w sektorze oraz w celu pełnego wykorzystania jego ogromnego potencjału przy jednoczesnym utrzymaniu jak najwyższych norm bezpieczeństwa;

39. przypomina, by przy ustanawianiu przepisów dotyczących sektora lotnictwa uwzględniać specyficzne potrzeby lotnictwa ogólnego na podstawie uwzględniającej indywidualne rozwiązania w zakresie transportu lotniczego oraz możliwości w zakresie lotnictwa sportowego;

#### **Plan społeczny w ramach strategii w dziedzinie lotnictwa**

40. przyznaje, że kryterium „bazy macierzystej” i definicja „głównego miejsca prowadzenia działalności” wymagają wyjaśnienia w celu zapewnienia ich konsekwentnego stosowania oraz skutecznego zapobiegania tanim banderom i praktykom związanym z wybieraniem najdogodniejszych przepisów („rule shopping”); przypomina, że jednym z głównych zadań EASA jest wydawanie certyfikatów dotyczących operacji lotniczych i upoważnień dla podmiotów z państw trzecich w celu zagwarantowania bezpieczeństwa i przyczynienia się do poprawy warunków pracy;

41. apeluje do EASA i państw członkowskich o dalsze monitorowanie nowych modeli biznesowych i modeli zatrudnienia w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego, a także zwraca się do Komisji o podejmowanie w razie konieczności działań regulacyjnych; zaznacza, że szczególną uwagę należy poświęcać m.in. kwestiom takim jak umowy zerogodzinowe, systemy typu „płacenie za latanie” („pay-to-fly”), fikcyjne samozatrudnienie i sytuacja członków załogi z państw trzecich na pokładzie samolotów zarejestrowanych w UE; podkreśla znaczenie rozporządzenia w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie i praktyk w ramach zasady „just culture” dla wzmocnienia i poprawy norm bezpieczeństwa oraz zdrowia i warunków pracy;

42. przypomina, że do bezpieczeństwa w sektorze lotniczym przyczyniają się wysokiej jakości szkolenia; podkreśla kluczowy wkład EASA w tworzenie wspólnych standardów w zakresie szkoleń i bezpieczeństwa dla pilotów, członków załogi i kontrolerów ruchu lotniczego, również za pośrednictwem Wirtualnej Akademii EASA, a także apeluje do państw członkowskich o inwestowanie w edukację i szkolenia ustawiczne we wszystkich częściach łańcucha wartości w lotnictwie, ponieważ sukces europejskiego lotnictwa w bardzo dużym stopniu zależy od wykwalifikowanych pracowników i innowacji; uznaje potrzebę eliminowania wszelkich niedoborów kwalifikacji; podkreśla znaczenie partnerstw między placówkami oświatowymi, ośrodkami badawczymi i partnerami społecznymi w celu aktualizowania programów szkoleniowych i dopilnowania, by odzwierciedlały one potrzeby rynku pracy;

43. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wzmocnienia dualnych modeli kształcenia i szkolenia w dziedzinie inżynierii lotniczej oraz do rozszerzenia ich również na współpracę na szczeblu międzynarodowym;

44. zachęca Komisję do przedstawienia konkretnych inicjatyw w celu ochrony praw pracowników; wzywa państwa członkowskie do zagwarantowania wszystkim pracownikom w sektorze lotniczym godnych warunków pracy, łącznie ze zdrowiem i bezpieczeństwem w miejscu pracy, bez względu na wielkość i rodzaj zatrudniającego ich przedsiębiorstwa, miejsce zatrudnienia i zawartą umowę;

45. zwraca uwagę, że wszystkie linie lotnicze prowadzące działalność w Unii Europejskiej mają obowiązek pełnego przestrzegania wymogów socjalnych i wymogów dotyczących zatrudnienia ustanowionych przez UE i państwa członkowskie; zwraca uwagę na znaczne różnice między państwami członkowskimi pod względem warunków pracy i ochrony socjalnej oraz na wykorzystywanie przez przedsiębiorstwa swobody przedsiębiorczości w celu obniżania kosztów; wzywa państwa członkowskie, by położyły kres tej szkodliwej konkurencji; apeluje do Komisji i państw członkowskich o przedstawienie wniosków dotyczących sposobów zapobiegania nadużywaniu zatrudnienia pośredniego w celu obchodzenia prawa unijnego i krajowego w dziedzinie opodatkowania i zabezpieczenia społecznego w sektorze lotniczym; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapobiegania naruszeniom prawa socjalnego i obchodzeniu norm pracy przez zagwarantowanie ochrony podmiotom przekazującym informacje, ułatwienie otwartej sprawozdawczości i zacieśnianie współpracy między inspektoratami pracy państw członkowskich; apeluje do Komisji i państw członkowskich, by zapewniły stosowanie i właściwe egzekwowanie prawa pracy, przepisów socjalnych i układów zbiorowych w liniach lotniczych działających w danym państwie członkowskim;

46. podkreśla, że prawo do tworzenia związków zawodowych i przystępowania do nich oraz do działań zbiorowych należy do praw podstawowych i musi być przestrzegane zgodnie z art. 12 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej; sprzeciwia się wszelkim próbom ograniczenia prawa do strajku w sektorze lotnictwa; zwraca uwagę na znaczenie silnych i niezależnych partnerów społecznych w sektorze lotniczym, zinstytucjonalizowanego dialogu społecznego na wszystkich szczeblach oraz zaangażowania i reprezentacji pracowników w sprawy ich przedsiębiorstw; nalega, aby każdą inicjatywę

Czwartek, 16 lutego 2017 r.

UE dotyczącą sektora lotniczego poprzedzał proces należytych konsultacji i intensywniejszy dialog społeczny; z zadowoleniem przyjmuje podejmowane przez partnerów społecznych próby negocjowania porozumienia w sprawie warunków pracy i praw socjalnych pracowników europejskiego sektora lotniczego; zachęca ich do negocjowania układów zbiorowych we wszystkich częściach sektora lotniczego zgodnie z krajowymi przepisami i praktykami, ponieważ są one skutecznym instrumentem w walce z równaniem w dół pod względem standardów socjalnych, norm pracy i zatrudnienia oraz w zapewnianiu godnych wynagrodzeń dla wszystkich pracowników;

47. uważa, że żaden pracownik nie powinien mieć wątpliwości co do obowiązującego prawa pracy czy miejsca, w którym jest uprawniony do zabezpieczenia społecznego; w tym kontekście zwraca uwagę na szczególną sytuację pracowników sektora lotniczego charakteryzujących się dużą mobilnością i wzywa do lepszej koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w UE; nalega, aby ocena konieczności doprecyzowania obowiązującego prawa oraz właściwości sądów w odniesieniu do umów o pracę pracowników mobilnych zatrudnionych w lotnictwie została przeprowadzona w ścisłej współpracy z przedstawicielami tych pracowników;

o

o o

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

---