



PŘIJATÉ TEXTY

P8_TA(2017)0054

Strategie pro evropské letectví

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 o strategii pro evropské letectví (2016/2062(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 7. prosince 2015 nazvané „Strategie pro evropské letectví“ (COM(2015)0598),
- s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie (SFEU), a zejména na čl. 4 odst. 2 písm. b) a g), článek 16 a na hlavy VI a X této smlouvy,
- s ohledem na Protokol č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality,
- s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 14. července 2016 ke strategii pro evropské letectví¹,
- s ohledem na rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu²,
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností“³
- s ohledem na sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie⁴,
- s ohledem na návrh nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 651/2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy⁵ prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem,
- s ohledem na návrh nařízení o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se ruší nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, který Komise předložila dne 7. prosince 2015 (COM(2015)0613)
- s ohledem na závěry konference na vysoké úrovni „Sociální agenda pro dopravu“, která

¹ EHSV, AC TEN/581.

² Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3.

³ Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.

⁴ Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1.

⁵ Úř. věst. C 382, 15.10.2016, s. 1.

- se konala dne 4. června 2015 v Bruselu¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 4. února 2016 o zvláštní situaci ostrovů²,
 - s ohledem na závěry 39. zasedání shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), které se konalo v roce 2016,
 - s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 11. listopadu 2015 o letectví³,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 29. října 2015 o přidělení pásma rádiového spektra nezbytného na podporu budoucího vývoje satelitních technologií, které umožní zavedení systémů pro celosvětové sledování letů, stanoveného Světovou radiokomunikační konferencí (WRC 15), která se bude konat ve dnech od 2. do 27. listopadu 2015 v Ženevě⁴,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 7. června 2011 o mezinárodních dohodách v oblasti letectví podle Lisabonské smlouvy⁵,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 25. dubna 2007 o vytvoření Společného evropského leteckého prostoru⁶,
 - s ohledem na svůj postoj přijatý v prvním čtení dne 12. března 2014 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění)⁷,
 - s ohledem na svůj postoj přijatý v prvním čtení dne 12. března 2014 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008, pokud jde o letiště, uspořádání letového provozu a letové navigační služby⁸,
 - s ohledem na svůj postoj přijatý v prvním čtení dne 5. února 2014 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel⁹,
 - s ohledem na svůj postoj přijatý v prvním čtení dne 12. prosince 2012 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (přepracované znění)¹⁰,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 29. října 2015 o bezpečném využívání dálkově řízených letadlových systémů (RPAS), obecně známých jako bezpilotní vzdušné

¹ https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en.

² Přijaté texty, P8_TA(2016)0049.

³ Přijaté texty, P8_TA(2015)0394.

⁴ Přijaté texty, P8_TA(2015)0392.

⁵ Úř. věst. C 380 E, 11.12.2012, s. 5.

⁶ Úř. věst. C 74 E, 20.3.2008, s. 658.

⁷ Přijaté texty, P7_TA(2014)0220.

⁸ Přijaté texty, P7_TA(2014)0221.

⁹ Přijaté texty, P7_TA(2014)0092.

¹⁰ Úř. věst. C 434, 23.12.2015, s. 217.

- prostředky, v oblasti civilního letectví¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 2. července 2013 o vnější politice EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev²,
 - s ohledem na závěry z evropského summitu o letecké dopravě, který se konal na letišti Schiphol (Nizozemsko) ve dnech 20. a 21. ledna 2016³,
 - s ohledem na Chicagskou úmluvu ze dne 7. prosince 1944,
 - s ohledem na článek 52 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru dopravy a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro zaměstnanost a sociální věci, Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (A8-0021/2017),
- A. vzhledem k tomu, že konečným cílem dopravní politiky EU je sloužit zájmům evropských občanů a podniků tím, že bude zajištěno stále větší propojení, co nejvyšší úroveň bezpečnosti a ochrany a bezbariérové trhy;
- B. vzhledem k tomu, že jedním z hlavních cílů při dosahování konkurenceschopnosti v letecké dopravě by měly zůstat vysoké standardy bezpečnosti;
- C. vzhledem k tomu, že jednotný trh letecké dopravy v EU je jedním z nejlepších příkladů úspěchu regionální liberalizace letecké dopravy, která významně přispěla k nebyvalé míře propojenosti tím, že rozšířila nabídku cestovních možností v rámci Evropy i za její hranice a současně snížila ceny; vzhledem k tomu, že odvětví letectví je základní součástí evropské dopravní sítě, která je nezbytná pro zajištění propojení zemí EU i ostatních částí světa a pro územní soudržnost; vzhledem k tomu, že nejvzdálenější regiony nemají kvůli své odlehlé a izolované poloze na rozdíl od centrálněji umístěných a dobře začleněných regionů žádnou jinou možnost než leteckou dopravu; vzhledem k tomu, že podpora větší propojenosti díky letecké dopravě by neměla usilovat pouze o rozšíření sítě spojení, ale také o zajištění přiměřené kvality propojení ve smyslu frekvence letů, rozsahu sítě a praktičnosti letových řádů;
- D. vzhledem k tomu, že odvětví letectví je motorem růstu a tvorby pracovních míst s multiplikačním účinkem a že je důležitým pilířem hospodářství EU, neboť přispívá k inovacím, rozvoji obchodu a k tvorbě kvalitních pracovních míst, což občanům přináší značný přímý i nepřímý prospěch; vzhledem k tomu, že růst letového provozu a dostupnost různých leteckých spojení napomáhá hospodářskému růstu, takže letecká doprava je katalyzátorem hospodářského rozvoje; vzhledem k tomu, že regionální a místní letiště hrají významnou úlohu také při rozvoji regionů tím, že zvyšují jejich konkurenceschopnost a usnadňují přístup pro cestovní ruch;
- E. vzhledem k tomu, že letecká doprava, letiště a související výrobní průmysl vytvářejí v Unii 4,7 milionu pracovních míst, ať již přímo (1,9 milionu), nebo nepřímo (2,8 milionu); vzhledem k tomu, že evropské odvětví letectví podporuje jinde v celosvětové ekonomice dalších 917 000 pracovních míst; vzhledem k tomu, že kvůli mobilnímu a nadnárodnímu charakteru letectví je obtížné odhalit případy sociálního zneužívání a obcházení pracovních norem a nemožné řešit problémy výhradně na vnitrostátní úrovni; vzhledem k tomu, že nedávná zjištění MOP naznačují zhoršování pracovních podmínek v leteckém odvětví; vzhledem k tomu, že větší diverzifikace smluv může být

¹ Přijaté texty, P8_TA(2015)0390.

² Úř. věst. C 75, 26.2.2016, s. 2.

³ <https://english.eu2016.nl/documents/reports/2016/01/20/report-aviation-summit-2016>.

nástrojem zajišťujícím větší flexibilitu, může však být rovněž zneužívána k účelovému výběru jurisdikcí s cílem vyhnout se odvádění příspěvků na sociální zabezpečení;

- F. vzhledem k tomu, že nedostatečné provádění právních předpisů EU a politická neochota v Radě brání odvětví letectví v tom, aby uvolnilo svůj plný potenciál, a poškozují tak jeho konkurenceschopnost a způsobují vyšší náklady v neprospěch podniků, cestujících a hospodářství;
 - G. vzhledem k tomu, že úspěch strategie v odvětví založeném na technologiích, výzkumu a inovacích, které vyžaduje značné investice i rozvinutou infrastrukturu, spočívá v její schopnosti přijmout dlouhodobou vizi s řádně plánovanými investicemi a v plné míře zohlednit veškeré způsoby dopravy;
 - H. vzhledem k tomu, že letecká doprava hraje důležitou úlohu při plnění cílů EU v oblasti klimatu tím, že zavádí opatření na snížení emisí skleníkových plynů;
 - I. vzhledem k tomu, že ačkoli mají v rámci jednotného evropského nebe vzniknout funkční bloky vzdušného prostoru, jejich zavádění zatím nabírá značných zpoždění; vzhledem k tomu, že Komise odhaduje, že kvůli nedostatečnému pokroku v této oblasti dochází ke ztrátě 5 miliard EUR ročně;
 - J. vzhledem k tomu, že jednou z největších bezprostředních výzev pro letecké odvětví je bezpečnost;
1. vítá sdělení Komise o strategii pro evropské letectví a úsilí, které věnuje hledání zdrojů na podporu tohoto odvětví vymezením nových příležitostí na trhu a odstraněním překážek, jakož i její návrhy vyřešit a předjímat nové výzvy na základě společné evropské vize prostřednictvím vypracování moderních regulačních rámců; domnívá se, že z dlouhodobějšího hlediska by měl být uplatňován celostnější a ambicióznější přístup, aby se evropskému leteckému odvětví dostalo nezbytné vzpruhy a mohlo zvýšit svou udržitelnost a konkurenceschopnost;
 2. je přesvědčen, že vůdčím principem evropské strategie v oblasti letectví je bezpečnost, kterou je třeba neustále zlepšovat; vítá proto přezkum základního nařízení o Evropské agentuře pro bezpečnost letectví (EASA) (nařízení (ES) č. 216/2008), jehož cílem je dosáhnout nejvyšší úrovně bezpečnosti v letectví; v tomto ohledu vyzývá Komisi a Radu, aby agentuře EASA poskytly dostatečné finanční i lidské zdroje, a zajistily tak vysoké bezpečnostní standardy a posílily její úlohu na mezinárodní scéně;
 3. naléhavě vyzývá Radu a členské státy, aby konečně učinily rychlý pokrok v řešení dalších zásadních legislativních návrhů, které jsou v současné chvíli blokovány a k nimž patří např. přepracované znění nařízení o provádění jednotného evropského nebe (SES2+) a přezkum nařízení o letištních časech a nařízení o právech cestujících v letecké dopravě; vyzývá Komisi, aby přehodnotila probíhající iniciativy a navrhla realistická alternativní řešení k odstranění nedostatků, s nimiž se odvětví letectví potýká a které jsou důsledkem opožděného a neúplného provádění právních předpisů EU, jako je jednotné evropské nebe; zdůrazňuje, že má-li být zajištěna právní jasnost a jistota, nemělo by zveřejnění pokynů, ačkoli se jedná o užitečný nástroj, nahradit řádný přezkum platných předpisů;
 4. zdůrazňuje, že návrhy v oblasti letectví, které jsou blokovány v Radě, mají EU zajistit lepší právní jistotu a posílený rámec pro ochranu práv cestujících v letecké dopravě, účinnější a racionálnější využívání vzdušného prostoru EU a lepší ustanovení k provádění jednotného evropského nebe, což jsou prvky nezbytné k realizaci strategie pro letectví; vyzývá Radu, aby učinila kroky s cílem pokročit v jednání o těchto

návrzích;

Mezinárodní rozměr strategie pro letectví

5. vítá návrh Komise revidovat nařízení (ES) č. 868/2004, a zabývat se tak nekalými praktikami, které jsou v současnosti provozovány, např. nepřijatelnou státní podporou, která není přiměřená ani účinná, a upozornit tak na hlavní problémy související s případným narušováním hospodářské soutěže v souladu s evropskými pravidly; zdůrazňuje nicméně, že ani nepřijatelná tendence směrem k protekcionismu ani opatření k zajištění spravedlivé soutěže nemohou samy o sobě zajistit konkurenceschopnost evropského letectví;
6. je přesvědčen, že odvětví evropského letectví může i přesto, že čelí vzrůstajícímu tlaku nových konkurentů, z nichž mnozí využívají letecké dopravy jako strategického nástroje pro mezinárodní rozvoj, v celosvětovém konkurenčním prostředí dobře obstát, bude-li dále stavět na svých přednostech, k nimž patří vysoké bezpečnostní normy, úloha agentury EASA, geografická poloha, inovační průmysl a sociální a environmentální cíle, a tyto přednosti rozvíjet; je pevně přesvědčen, že konkurence dopravců ze třetích zemí, je-li spravedlivá, by měla být vnímána jako příležitost k dalšímu rozvoji inovativního evropského leteckého modelu, který má potenciál stát se jedinečnou a konkurenceschopnou odpovědí na specifika konkurentů;
7. domnívá se, že možnost přilákat zahraniční investice je důležitá pro konkurenceschopnost evropských leteckých společností a nemělo by jí být bráněno; vítá proto záměr Komise vydat pokyny, které objasní pravidla týkající se vlastnictví a kontroly, jak stanoví nařízení (ES) č. 1008/2008, se zvláštním důrazem na kritéria „účinné kontroly“, s cílem zajistit účelnost těchto pravidel;
8. vítá iniciativu zahájit vyjednávání o dohodách o letecké dopravě na úrovni EU a o dvoustranných dohodách o bezpečnosti letectví se třetími zeměmi představujícími nově vznikající a strategické trhy (Čína, Japonsko, ASEAN, Turecko, Katar, Spojené arabské emiráty, Arménie, Mexiko, Čína, Bahrajn, Kuvajt, Omán a Saudská Arábie) a vybízí k tomu, aby jednání probíhala rychle a konstruktivně; připomíná, že nové dohody je třeba řádně uplatňovat a prosazovat všemi stranami a že je třeba do nich začlenit ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži vycházející z mezinárodních standardů (ICAO, MOP); vyzývá Komisi a Radu, aby na základě ustanovení článku 218 SFEU plně zapojily do všech fází vyjednávání Parlament;
9. vyzývá Komisi, aby jednání o dohodách v letecké dopravě s třetími zeměmi podmiňovala vysokými bezpečnostními standardy, řádnými pracovními a sociálními normami a zapojením do tržního nástroje v oblasti změny klimatu zaměřeného na emise z letecké dopravy a aby v rámci dohod o letecké dopravě zajistila rovný přístup na trh, rovné podmínky související s vlastnictvím a rovné podmínky hospodářské soutěže na základě reciprocity;
10. žádá Komisi, aby urychleně uzavřela probíhající jednání a aby v budoucnu navázala nové dialogy týkající se letectví s dalšími strategickými partnery; zdůrazňuje, že dohody o leteckých službách přispívají rovněž k podpoře technologického pokroku i k provádění a posilování dalších evropských politik, například politiky sousedství;

Konsolidace jednotného trhu EU v oblasti letectví

11. připomíná, že vzdušný prostor je rovněž součástí jednotného trhu EU a že jakákoli roztržičnost způsobená jeho neúčinným využíváním a rozdílnými vnitrostátními postupy (týkajícími se např. provozních postupů, daní, poplatků atd.) vede kromě toho,

že má dopad na zbytek trhu a brání konkurenceschopnosti EU, k delší době letů, zpoždění, zbytečné spotřebě paliva a vyšším úrovním emisí CO₂;

12. podotýká, že článek 3 nařízení (ES) č. 551/2004 stanoví, aniž je dotčena svrchovanost členských států nad svým vzdušným prostorem, zřízení jednotné evropské letové informační oblasti pro horní vzdušný prostor (EU-IR), a vyzývá Komisi, aby toto ustanovení naplnila, což umožní překonat oblastní problematická místa a zajistit kontinuitu leteckých služeb v nejhustších částech vzdušného prostoru v případě nepředvídaných okolností či narušení letecké dopravy; je přesvědčen, že EU-IR umožní postupné vytvoření „transevropské dálnice na nebi“, která bude představovat další krok k dokončení jednotného evropského nebe a nákladově efektivnímu řízení vzdušného prostoru EU; vítá již dosažený pokrok v oblasti řízení letového provozu vedoucího ke zvýšení efektivity a snížení nákladů a emisí, a to zejména díky práci manažera struktury vzdušného prostoru, a vyzývá členské státy, aby neprodleně dokončily funkční bloky vzdušného prostoru s cílem usnadnit další pokrok při vytváření jednotného evropského nebe;
13. je pevně přesvědčen, že letecké odvětví by mělo v plné míře využívat výhod evropských satelitních technologií, jako je EGNOS a Galileo, které umožňují jednak bezpečnější a účinnější navigaci a přibližovací manévry, a jednak kompletní zavedení projektu výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR); trvá proto na rozsáhlém uplatňování těchto technologií; podotýká, že má-li být SESAR řádně zaveden – a v zájmu dosažení globální interoperability –, měl by být na jeho uplatňování vyčleněn zvláštní a ambiciózní rozpočet, a to z jiných prostředků než z rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy;
14. je si vědom objemu letecké dopravy, který je již dnes značný a podle předpokladů v příštích letech ještě poroste, i kapacitních omezení evropských letišť, která by do roku 2035 měla pojmout asi 2 miliony letů; zdůrazňuje, že má-li být omezeno přetížení letišť, bude třeba využívat kapacity letišť a vzdušného prostoru koordinovaně a účinně;
15. poukazuje na zásadní význam odvětví letectví z hlediska růstu, tvorby pracovních míst a rozvoje cestovního ruchu; zdůrazňuje, že klíčovou úlohu při podpoře propojení, územní soudržnosti, sociálního začleňování a hospodářského růstu, zejména v nejvzdálenějších regionech a na ostrovech, hrají malá a regionální letiště; v tomto ohledu je přesvědčen o nezbytnosti strategického plánování evropského systému letišť, v rámci něhož by bylo možné zjistit stávající kapacity a problematická místa, předpovědět poptávku a budoucí potřeby EU v oblasti infrastruktury a zachovat přístup občanů EU k leteckým službám;
16. je si vědom značných nedostatků v propojenosti v rámci EU, charakterizovaných nižším počtem leteckých spojů v některých částech Unie, a významu propojení jednotlivých regionů (včetně zeměpisných oblastí, jež nespádají do sítí TEN-T); vybízí Komisi, aby otázku letecké propojenosti v rámci EU i nadále sledovala a zabývala se jí;
17. domnívá se, že mnoho z faktorů bránících růstu ve vzduchu i na zemi (např. nedostatečnou kapacitu, nedostatečné a nadměrné využívání infrastruktury, problematiku odlišných poskytovatelů letových navigačních služeb nebo omezených investic), jakož i nedostatky v propojenosti mezi jednotlivými regiony EU lze řešit tím, že se propojenost na všech úrovních (vnitrostátní, evropské a mezinárodní) stane jedním z hlavních ukazatelů při posuzování a plánování činností v tomto odvětví;
18. domnívá se, že propojenost by se neměla omezovat jen na počet, frekvenci a kvalitu leteckých přepravních služeb, ale že je třeba ji rovněž posuzovat v kontextu integrované

moderní dopravní sítě a rozšířit o další kritéria, jako je čas, územní návaznost, vyšší stupeň integrace sítí, přístupnost, dostupnost alternativní přepravy, cenová dostupnost a náklady na životní prostředí, s cílem reflektovat skutečnou přidanou hodnotu dotyčné trasy; vyzývá proto Komisi, aby se zabývala možností vytvořit unijní ukazatel založený na dalších stávajících indexech a na předběžném výzkumu, který provedly organizace Eurocontrol a Středisko pro sledování kapacity a kvality letišť;

19. domnívá se, že takový index propojenosti, včetně pozitivních výsledků analýzy nákladů a přínosů, by měl posuzovat letecká spojení v širokém kontextu a neměl by oslabovat cíl EU v oblasti územní soudržnosti, který má být zvýrazněn v připravovaných pokynech pro výklad stávajících pravidel, jimiž se řídí závazky veřejné služby; zdůrazňuje, že tento index může sloužit potřebám celkového strategického plánování, a může tak zabránit plýtvání penězi daňových poplatníků tím, že bude z hospodářského hlediska rozlišovat mezi životaschopnými příležitostmi a nerentabilními projekty, s cílem mj. upřednostňovat výdělečnou specializaci letišť, včetně seskupení či sítí letišť, zabránit budoucímu vzniku opuštěných letišť a zajistit efektivní využívání letištní kapacity a vzdušného prostoru, a rovněž tím, že nalezne intermodální, nákladově efektivní a udržitelná řešení;
20. domnívá se, že by měly být naplno využity výhody, které přináší doplňkovost všech způsobů dopravy bez výjimky, a tím zlepšena mobilita a vytvořena odolná dopravní síť, což je v zájmu uživatelů osobní i nákladní dopravy; poukazuje na to, že intermodalita – jelikož umožňuje modální přechod – je jediným způsobem, jak zajistit dynamický a udržitelný rozvoj konkurenceschopného odvětví letectví EU; zdůrazňuje, že intermodalita umožňuje účinněji využívat infrastrukturu, neboť rozšiřuje a zohledňuje spádové oblasti letišť a brání jejich překrývání, čímž může rovněž uvolňovat letištní časy a přispívat k vytváření příznivého prostředí pro obchod, cestovní ruch a přepravu nákladu; uznává úspěch, jehož bylo v této oblasti dosaženo integrací železniční a letecké infrastruktury, a vybízí k dalšímu pokroku v této oblasti;
21. opakuje, že koridory TEN-T jsou páteří rozvoje multimodálních možností dopravy, kde jsou letiště hlavními uzly; vyjadřuje politování nad tím, že multimodální iniciativy v Evropě jsou roztržštěné a jejich počet je omezený; zdůrazňuje, že jsou zapotřebí rychlá, účinná a uživatelsky vstřícná propojení mezi sítěmi veřejné dopravy a letištní infrastrukturou; vyzývá Komisi i členské státy, aby dávaly cíli multimodality větší prioritu v rámci koridorů TEN-T a současně odstraňovaly úzká místa; vyzývá Komisi, aby urychleně předložila návrh multimodálního a interoperabilního přístupu k dopravě, do něž bude plně zahrnuto odvětví letectví, a žádá členské státy, aby na podporu intermodálních spojení lépe využívaly finanční nástroje, které mají k dispozici;
22. domnívá se, že ke zvýšení přitažlivosti intermodální dopravy v celé Evropě je třeba všem cestujícím (včetně osob se sníženou pohyblivostí) nabízet bezbariérová řešení a poskytovat informace v reálném čase a integrované služby (např. integrovaný prodej jízdenek); upozorňuje, že projekty financované Uníí prokázaly technickou proveditelnost rozvoje multimodálních informačních systémů a multimodálních systémů prodeje jízdenek; vybízí proto Komisi, aby podporovala reálné zavedení takových systémů pro cestující v celé EU;
23. domnívá se, že dopravci a poskytovatelé služeb v oblasti dopravy budou usilovat o nalezení intermodálních a multimodálních řešení, bude-li regulační rámec EU poskytovat vyjasnění a právní jistotu, pokud jde o práva cestujících, odpovědnost, zpoždění a zrušení, bezpečnostní prověrku, otevřená data a standardy pro sdílení údajů; vyzývá Komisi, aby podnikla v této oblasti kroky;

24. konstatuje, že má-li být zaručena územní soudržnost a podpora inovací a má-li si Evropa v odvětví letectví zachovat či znovu získat vůdčí postavení, je zapotřebí financovat toto odvětví z veřejných i soukromých zdrojů; připomíná, že veškeré financování se musí řídit pokyny EU týkajícími se státní podpory a právními předpisy v oblasti hospodářské soutěže; trvá na tom, že při poskytování veřejné podpory musí být zajištěna nákladová efektivita a účelnost příslušných investic;
25. žádá Komisi a členské státy, aby v souladu s dokumentem Komise nazvaným „Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností“ a oznámení Komise týkající se působnosti státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU nadále prováděly dlouhodobou strategii, která by se zabývala jak nadbytkem ztrátových letišť v regionech, v nichž jsou k dispozici jiné druhy dopravy, tak příspěvkem sekundárních letišť k rozvoji, konkurenceschopnosti a integraci regionů EU;
26. bere na vědomí význam příznivého regulačního prostředí pro to, aby mohla letiště přilákat a aktivovat soukromé investice; domnívá se, že hodnocení Komise týkající se směrnice o letištních poplatcích by spolu s účinnými konzultacemi s leteckými společnostmi a letišti mělo přispět k vyjasnění otázky, zda stávající ustanovení představují účinný nástroj k ochraně hospodářské soutěže před rizikem zneužívání monopolního postavení a k prosazování zájmů evropských spotřebitelů a podpoře hospodářské soutěže, nebo zda je třeba je reformovat; uznává příspěvek příjmů z jiných než leteckých činností k obchodní životaschopnosti letišť;
27. konstatuje, že Komise ve své strategii pro odvětví letectví zveřejněné v prosinci 2015 oznámila, že bude provedeno hodnocení směrnice Rady 96/67/ES o odbavovacích službách na letištích EU; podporuje, aby byly služby pozemního odbavování zahrnuty do působnosti agentury EASA, s cílem pokrýt celý bezpečnostní řetězec letecké dopravy;

Strategie pro letectví: výhled

28. domnívá se, že celý hodnotový řetězec letectví má potenciál, aby se stal strategickým odvětvím pro investice, což je třeba více zužitkovat vytyčením dlouhodobých cílů a poskytnutím pobídek pro inteligentní iniciativy splňující příslušné cíle, jako jsou ekologičtější letiště a letadla, snížení hluku a propojení mezi letišti a veřejnou dopravou; vybízí Komisi a členské státy, aby prozkoumaly další opatření, která by takové iniciativy podpořila, mj. účinné využívání prostředků z Evropského fondu pro strategické investice (EFSI), a aby dále podporovaly a financovaly programy, jako je Clean Sky a SESAR; zdůrazňuje, že letecký průmysl se významně podílí na konkurenceschopnosti v odvětví letectví v EU, neboť silně podporuje prosazování čistších technologií a zavádění systému SESAR;
29. bere na vědomí emise CO₂ produkované odvětvím letectví; upozorňuje na širokou škálu již přijatých opatření nebo opatření, která je třeba přijmout, aby bylo dosaženo snížení emisí CO₂ a skleníkových plynů, ať už technicky, tj. vývojem alternativních paliv a efektivnějších letadel, nebo politicky, tj. dodržováním mezinárodních dohod; vítá dohodu dosaženou na 39. zasedání shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) dne 6. října 2016, kde bylo přijato tzv. celosvětové tržní opatření pro snížení emisí z mezinárodní letecké dopravy, a závazek 65 zemí účastnit se dobrovolné fáze, jež potrvá do roku 2027, což znamená, že do roku 2035 bude tímto mechanismem kompenzováno zhruba 80 % emisí nad úrovní emisí roku 2020; zdůrazňuje, že je důležité, aby byla i po 31. prosinci 2016 zachována výjimka udělená v rámci systému pro obchodování s emisemi (ETS) v souvislosti s emisemi z letů směřujících na letiště nebo z letišť v nejvzdálenějších regionech, jak jsou definovány v článku 349 SFEU; vítá

záměr Komise přezkoumat s ohledem na tuto dohodu opatření EU na snižování emisí CO₂ z letecké dopravy;

30. zastává názor, že by měly být – i s ohledem na balíček opatření pro oběhové hospodářství, který předložila Komise – podporovány další iniciativy zaměřené na zvýšení environmentální kapacity a snížení emisí a hluku z provozních činností z letišť, na letiště nebo v rámci letišť, a to např. používáním obnovitelných paliv (např. biopaliv), rozvojem efektivních systémů certifikované recyklace šetrné k životnímu prostředí, demontáží a opětovným použitím letadel, podporou „zelených letišť“ a „zelených cest k letištím“ a dosažením co nejefektivnějšího řízení logistiky;
31. žádá, aby byly shromažďovány a rozšiřovány osvědčené postupy snižování emisí v tomto odvětví, a uvědomuje si, že má-li se zajistit udržitelný rozvoj letectví, je třeba zachovat, a postupně ještě zlepšit vysoké environmentální standardy;
32. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby důsledně monitorovaly nové postupy, jež jsou v platnosti od června 2016 a jejichž cílem je snížení hluku a omezení jemných částic ve výfukových plynech z letadel, která vzlétají z letišť v blízkosti měst a ve vysoce zalidněných oblastech, aby se zlepšila kvalita života, a především kvalita ovzduší;
33. uznává vysoké náklady spojené s bezpečnostními opatřeními; zdůrazňuje, že bezpečnostní výzvy, k nimž patří kybernetická bezpečnost, kterým odvětví letecké dopravy čelí, v budoucnu ještě porostou, což si žádá okamžitý přechod na přístup více vycházející z rizik a ze zpravodajských informací a na reaktivní bezpečnostní systém, který zlepší bezpečnost letištních zařízení a umožní přizpůsobovat se měnícím se hrozbám, aniž by bylo třeba neustále reagovat pomocí nových opatření nebo riziko pouze přesouvat, aniž by se snížilo;
34. vítá návrh nařízení, kterým se zavádí certifikační systém Unie pro detekční zařízení pro zajištění ochrany letectví před protiprávními činy, jež předložila Komise; trvá na tom, že je třeba důsledně provádět stávající právní předpisy týkající se přijímání pracovníků a jejich odborné přípravy; vyzývá Komisi, aby se zabývala možností prohloubení koncepce jednorázové bezpečnostní kontroly a možností vytvoření unijního systému předběžných kontrol, který by předběžně registrovaným cestujícím v EU umožňoval projít bezpečnostní kontrolou efektivněji; naléhavě vyzývá členské státy, aby se zavázaly k systematickému sdílení zpravodajských informací a k výměně osvědčených postupů týkajících se letištních bezpečnostních systémů;
35. bere na vědomí zprávu skupiny na vysoké úrovni týkající se oblastí konfliktů a vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily provedení doporučení uvedených v této zprávě, včetně sdílení informací, s cílem zajistit rozvoj systému EU pro posuzování rizik a schopnost rychle sdílet informace; dále zdůrazňuje, že je nutné nadále řešit bezpečnostní otázky vznikající v souvislosti s nespolupracujícími vojenskými lety bez aktivních transpondérů;
36. má za to, že základním předpokladem pro konkurenceschopný evropský letecký průmysl jsou inovace; konstatuje, že ve srovnání s jinými druhy dopravy má letectví již nyní mezi odvětvími přední postavení, pokud jde o využívání přínosů digitalizace, informačních a komunikačních technologií a otevřených dat, a vybízí toto odvětví, aby v tomto procesu zaujímalo vůdčí postavení i nadále a aby současně zajišťovalo spravedlivou hospodářskou soutěž, interoperabilitu systémů, neutralitu a transparentnost, pokud jde o přístup všech spotřebitelů – jako jsou např. spotřebitelé, kteří si rezervují celou cestu, nebo přepravní společnosti zapojené do nákladní letecké

dopravy – k jasným a stručným informacím; vítá návrh projektu týkající se dat velkého objemu v oblasti letectví, který předložila Komise, a žádá o podrobnosti, pokud jde o jeho provádění;

37. připomíná kontrolní akci zaměřenou na webové stránky nabízející cestovní služby po celé Unii, kterou provedla v roce 2013 Komise a vnitrostátní donucovací orgány; konstatuje, že tato kontrolní akce odhalila významné problémy u více než dvou třetin kontrolovaných stránek; vyzývá Komisi, aby poskytla úplnější informace o pokroku při uvádění webových stránek věnovaných cestování do souladu s právem EU a o svých budoucích plánech prosazování právních předpisů v této oblasti, pokud jde o prodej letenek online i offline; připomíná, že spotřebitelé musí mít vždy k dispozici mechanismus, jak u obchodníků podat stížnost a požadovat náhradu; je přesvědčen o tom, že by tento mechanismus měl fungovat způsobem, který nebude spotřebitele od uplatnění svých práv odrazovat, a že by měl být pro spotřebitele dostatečně viditelný; vyzývá Komisi, aby ve snaze přimět obchodníky k dodržování těchto požadavků úzce spolupracovala s vnitrostátními vymáhacími orgány;
38. vítá inovace a hospodářský rozvoj, které lze dále podpořit dalším rozvojem civilního využití systémů dálkově řízených letadel (RPAS); konstatuje, že trh systémů dálkově řízených letadel rychle roste a že tato letadla jsou čím dál více využívána pro soukromé účely a při obchodních činnostech a že je při plnění svých úkolů rostoucí měrou využívají i veřejné orgány; zdůrazňuje, že je naléhavě nutné rychle přijmout pro systémy dálkově řízených letadel jednoznačný, přiměřený a harmonizovaný regulační rámec, který se bude zakládat na rizicích a jehož cílem bude stimulovat investice a inovace v tomto odvětví a plně využívat jeho obrovský potenciál a přitom zachovávat nejvyšší možné bezpečnostní standardy;
39. připomíná, že regulace leteckého odvětví by měla zohledňovat zvláštní potřeby všeobecného letectví, a to způsobem, který zajišťuje jak individuální řešení v oblasti letecké dopravy, tak činnosti leteckého sportu;

Sociální agenda pro strategii pro letectví

40. uznává, že je třeba vyjasnit kritérium „mateřského letiště“ a definici „hlavního místa obchodní činnosti“, neboť je třeba zajistit, aby se daly uplatňovat konzistentně a aby účinně předcházely praxi „výhodných vlajek“ a účelovému výběru jurisdikcí; připomíná, že jednou z ústředních odpovědností agentury EASA je vydávat osvědčení leteckého provozovatele a povolení pro provozovatele z třetích zemí, s cílem zaručit bezpečnost a přispívat ke zlepšování pracovních podmínek;
41. vyzývá agenturu EASA a členské státy, aby v zájmu zajištění bezpečnosti letectví nadále prověřovaly nové obchodní modely a modely zaměstnávání, a žádá Komisi, aby v případě nutnosti regulovala; konstatuje, že zvláštní pozornost je třeba věnovat mj. smlouvám na nulový počet hodin, systémům „zaplat' a let“, fiktivní samostatné výdělečné činnosti a posádkám z třetích zemí na palubách letadel registrovaných v EU; zdůrazňuje význam nařízení o hlášení událostí v letectví a postupů „spravedlivého posuzování“ pro posílení a zlepšení bezpečnostních standardů i zdravotních a pracovních podmínek;
42. připomíná, že k bezpečnosti letectví přispívá vysoce kvalitní odborná příprava; zdůrazňuje klíčový příspěvek agentury EASA k vytvoření společných norem v oblasti odborné přípravy a bezpečnosti pro piloty, členy posádky a řídící letového provozu, mj. prostřednictvím její virtuální akademie, a vyzývá členské státy, aby investovaly do celoživotního vzdělávání a odborné přípravy ve všech částech hodnotového řetězce

leteckého odvětví, neboť úspěch evropského letectví do velké míry závisí na kvalifikovaných pracovnících a inovacích; uznává, že je zapotřebí řešit veškeré nedostatky v oblasti dovedností, které se objeví; zdůrazňuje význam partnerství mezi vzdělávacími institucemi, výzkumnými středisky a sociálními partnery s cílem aktualizovat programy odborné přípravy a zajistit, aby odrážely potřeby pracovního trhu;

43. vyzývá Komisi a členské státy, aby rozšířily modely duální odborné přípravy v oblasti leteckého inženýrství a dále je šířily prostřednictvím mezinárodní spolupráce;
44. vybízí Komisi, aby předložila konkrétní iniciativy na ochranu práv pracovníků; vyzývá členské státy, aby zajistily, aby všem pracovníkům v leteckém odvětví byly zaručeny důstojné pracovní podmínky, včetně zdraví a bezpečnosti na pracovišti, a to bez ohledu na velikost a druh společnosti, která je zaměstnává, místo výkonu zaměstnání nebo uzavřenou smlouvu;
45. konstatuje, že všechny letecké společnosti působící v Evropské unii musí v plném rozsahu splňovat sociální a pracovněprávní požadavky EU a daného členského státu; upozorňuje, že mezi členskými státy existují, pokud jde o pracovní podmínky a sociální ochranu, značné rozdíly a že podniky zneužívají svobodu usazování ke snižování svých nákladů; vyzývá členské státy, aby tuto škodlivou hospodářskou soutěž zastavily; vyzývá Komisi a členské státy, aby předložily návrhy, jak předcházet zneužívání nepřímého zaměstnávání k obcházení právních předpisů EU a vnitrostátních právních předpisů týkajících se zdanění a sociálního zabezpečení v odvětví letectví; vyzývá Komisi a členské státy, aby předcházely sociálnímu zneužívání a obcházení pracovněprávních norem tak, že zaručí ochranu osob poskytujících informace, usnadní otevřené postupy poskytování informací a zlepší spolupráci mezi inspektoráty práce členských států; vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily uplatňování a řádné vymáhání pracovního práva, sociálních právních předpisů a kolektivních dohod, pokud jde o letecké společnosti provozující svou činnost v daném členském státě;
46. zdůrazňuje, že právo na zakládání odborových organizací a členství v nich, jakož i právo na kolektivní akci je základním právem a musí být dodržováno, jak stanoví článek 12 Listiny základních práv Evropské unie; odmítá veškeré snahy o oslabení práva na stávkou v odvětví letectví; vyzdvihuje význam silných a nezávislých sociálních partnerů v odvětví letectví, pravidelného a institucionalizovaného sociálního dialogu na všech úrovních a účasti a zastoupení zaměstnanců v dění ve společnosti; trvá na tom, aby před započítáním veškerých iniciativ EU v odvětví letectví nejprve proběhl řádný proces konzultací a posílený sociální dialog; vítá úsilí sociálních partnerů o sjednání dohody o pracovních podmínkách a sociálních právech zaměstnanců v evropském odvětví letectví; povzbuzuje je, aby v souladu s vnitrostátními právními předpisy a zvyklostmi sjednávali kolektivní smlouvy pro všechny složky odvětví letectví, neboť tyto smlouvy jsou účinným nástrojem v boji proti závodění o co nejnižší sociální, pracovní a zaměstnanecké standardy a při zajišťování důstojného odměňování pro všechny pracovníky;
47. domnívá se, že by žádný zaměstnanec neměl mít pochybnosti o tom, které pracovněprávní předpisy se na něj vztahují či kde má nárok na sociální zabezpečení; upozorňuje v tomto ohledu na zvláštní situaci vysoce mobilních pracovníků v odvětví letectví a vyzývá k lepší koordinaci systémů sociálního zabezpečení v rámci EU; trvá na tom, že by se potřebnost dalšího vyjasnění rozhodného práva a příslušnosti soudů ve vztahu k pracovním smlouvám mobilních pracovníků v odvětví letectví měla posuzovat v úzké spolupráci se zástupci těchto pracovníků;

o

o o

48. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.