Evropský parlament
2014-2019

Dokument ze zasedání

A8-0021/2017

2.2.2017

ZPRÁVA

o strategii pro evropské letectví
(2016/2062(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Pavel Telička

Navrhovatel: (*):
Ole Christensen, Výbor pro zaměstnanost a sociální věci

(*) Přidružený výbor – článek 54 jednacího řádu

OBSAH

Strana

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU 3

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ 15

STANOVISKO VÝBORU PRO ZAMĚSTNANOST A SOCIÁLNÍ VĚCI 23

STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN 30

STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ 35

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU 40

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

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, 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) ke Smlouvě o fungování Evropské unie (SFEU) o používání zásad subsidiarity a proporcionality,

– s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 14. července 2016 ke strategii pro evropské letectví[1],

– s ohledem na rozhodnutí Komise 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 zájmu,

– s ohledem na sdělení Komise s názvem „Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností“ (2014/C 99/03),

– s ohledem na sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (2016/C 262/01),

– s ohledem na návrh nařízení Komise (EU), kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 651/2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy 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,

– s ohledem na závěry konference na vysoké úrovni „Sociální agenda pro dopravu“, která se konala dne 4. června 2015 v Bruselu[2],

– s ohledem na své usnesení ze dne 4. února 2016 o zvláštní situaci ostrovů[3],

– s ohledem na závěry 39. zasedání shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), které se konalo v roce 2016,

[1] EHSV, AC TEN/581.
[2] https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en.
[3] Přijaté texty, P8_TA(2016)0049.

– 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 letectví[1],

– 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 Ženevě[2],

– s ohledem na své usnesení ze dne 7. června 2011 o mezinárodních dohodách v oblasti letectví podle Lisabonské smlouvy[3],

– s ohledem na své usnesení ze dne 25. dubna 2007 o vytvoření Společného evropského leteckého prostoru[4],

– 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)[5],

– 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 služby[6],

– s ohledem na svůj postoj přijatý v prvním čtení dne 5. února 2015 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 zavazadel[7],

– 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)[8],

– s ohledem na své usnesení ze dne 29. října 2015 o bezpečném využívání dálkově řízených letadlových systémů (RPAS), obecně známých jako bezpilotní vzdušné prostředky, v oblasti civilního letectví[9],

– s ohledem na své usnesení ze dne 2. července 2013 o vnější politice EU v oblasti letecké

[1] Přijaté texty, P8_TA(2015)0394.
[2] Přijaté texty, P8_TA(2015)0392.
[3] Přijaté texty, P7_TA(2011)0251.
[4] Přijaté texty, P6_TA(2007)0153.
[5] Přijaté texty, P7_TA(2014)0220.
[6] Přijaté texty, P7_TA(2014)0221.
[7] Přijaté texty, P7_TA(2014)0092.
[8] Přijaté texty, P7_TA(2012)0495.
[9] Přijaté texty, P8_TA(2015)0390.

dopravy – řešení budoucích výzev[1],

– s ohledem na závěry z evropského summitu o letecké dopravě, který se konal na letišti Schiphol (Nizozemsko) ve dnech 20. a 21. ledna 2016[2],

– s ohledem na Chicagskou úmluvu ze dne 7. prosince 1944,

– s ohledem na článek 52 jednacího řádu,

– s ohledem na zprávu Výboru dopravu 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 nebývalé 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

[1] Přijaté texty, P7_TA(2013)0290.
[2] https://english.eu2016.nl/documents/reports/2016/01/20/report-aviation-summit-2016.

úrovni; vzhledem k tomu, že nedávná zjištění MOP naznačují zhoršování pracovních podmínek v leteckém odvětví; vzhledem k tomu, že větší diverzifikace smluv může být 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 868/2014, 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 roztříštěnost 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 CO_2;

12. podotýká, že článek 3 nařízení 551/2004 stanoví, aniž je dotčena svrchovanost členských států nad svým vzdušným prostorem, zřízení jednotné evropské letové informační oblasti pro horní vzdušný prostor (EUIR), 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 EUIR 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 nespadají 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 roztříštěné 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 nějž 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 Unií 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“ (2014/C 99/03) a sdělením Komise týkajícím se působnosti státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (2016/C 262/01) 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 CO_2 produkované odvětvím letectví; upozorňuje na širokou škálu již přijatých opatření nebo opatření, která je třeba přijmout, aby bylo dosaženo snížení emisí CO_2 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 CO_2 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, jejž 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

Mateřské letiště

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;

Bezpečnost

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 „zaplať a leť“, 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;

Odborná příprava

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 stávku 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 započetím 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;

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

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Současné odvětví letectví

Odvětví letectví EU je dnes jednou z hlavních součástí evropské dopravní sítě, která je nepostradatelná pro mobilitu lidí a podniků uvnitř EU i mimo ni, díky čemuž patří k nejúspěšnějším projektům, které EU kdy realizovala.

Odvětví letectví přímo zaměstnává 1,4 až 2 miliony osob a celkově zajišťuje 4,8 až 5,5 milionu pracovních míst s tím, že k HDP EU přispívá částkou 110 miliard EUR. Celé odvětví letectví je nepopiratelně silným hnacím motorem hospodářského růstu, tvorby pracovních míst a obchodu v EU, přičemž jeho multiplikační účinek je takový, že za každé euro přidané hodnoty, která plyne odvětví letecké dopravy, získává téměř tři eura přidané hodnoty celková ekonomika.

Díky liberalizaci vnitřního trhu leteckých služeb EU vznikl během posledních dvaceti let konkurenceschopný evropský průmysl, rozšířily se možnosti cestování v Evropě i mimo ni a snížily se ceny. Odvětví letectví dnes nicméně čelí novým narůstajícím výzvám, k nimž patří například zvyšující se konkurence ze třetích zemí, nedostatečná kapacita, která by se měla projevit do roku 2035, bezpečnostní a environmentální hlediska a neutichající potřeba vývoje nových technologií.

Návrh strategie pro evropské letectví předložený Komisí

Ve snaze řešit výzvy, kterým odvětví letectví čelí, zveřejnila Komise dne 7. prosince 2015 sdělení o strategii pro evropské letectví, v němž navrhuje způsoby, jak podpořit hospodářství Evropy, posílit její průmyslovou základnu a upevnit její vůdčí postavení v tomto odvětví v globálním měřítku. Komisařka Violetta Bulcová u příležitosti jeho zveřejnění uvedla, že „*evropské společnosti tak budou díky novým investicím a obchodním příležitostem i nadále konkurenceschopné a budou se moci rozvíjet udržitelným způsobem. Evropští občané budou rovněž těžit z většího výběru, nižších cen a vysoké míry bezpečnosti a ochrany“.* Aby se podařilo dotyčné cíle splnit, vymezuje strategie tři hlavní priority:

1. **Prosadit se na rostoucích trzích** zlepšením přístupu na trh a investičních příležitostí pro letectví EU ve třetích zemích. Za tímto účelem Komise navrhuje uplatňovat ambiciózní externí politiku v oblasti letectví vyjednáním komplexních dohod v tomto odvětví, jejichž součástí by měla být účinná ustanovení týkající se spravedlivé hospodářské soutěže, jakož i rozšířením dvoustranných dohod v oblasti bezpečnosti letectví s cílem dosáhnout vzájemného uznávání norem pro vydávání osvědčení o bezpečnosti a podporou obchodu s letadly a souvisejícími produkty.

2. **Odstranit limity bránící růstu ve vzduchu i na zemi** tím, že budou snížena kapacitní omezení a omezení účinnosti, která dotyčnému odvětví brání v udržitelném růstu a způsobují přetížení, zpoždění a rostoucí náklady, a že bude zlepšeno propojení.

3. **Zachovat vysoké normy EU v oblasti bezpečnosti a ochrany** přechodem na přístup založený na rizicích a výkonnosti.

V této souvislosti Komise poukázala na to, že je třeba, aby EU rovněž usilovala o posílení sociální agendy, o větší ochranu práv cestujících a o zahájení nové éry inovací a technologií a aby přispěla k vysokým normám v oblasti životního prostředí.

Zpravodaj sdělení Komise vítá a ztotožňuje se s celkovým posouzením stávající situace. Rovněž souhlasí s cíli strategie a očekává včasnou realizaci opatření vyplývajících z orientačního akčního plánu, mimo jiné legislativní návrh opatření k řešení nekalých praktik v mezinárodní letecké dopravě, pokyny vysvětlující stávající pravidla, jimiž se řídí závazky veřejné služby, pokyny týkající se vlastnictví a kontroly a hodnocení směrnice o letištních poplatcích 2009/12/ES.

Zpravodaj dále vítá iniciativu, podle které by měly být na úrovni EU vyjednány dohody o letecké dopravě a dvoustranné dohody o bezpečnosti letectví se třetími zeměmi zastupujícími nově vznikající a strategické trhy (Čína, Japonsko, ASEAN, Turecko, Katar, Spojené arabské emiráty, Arménie, Mexiko, Bahrajn, Kuvajt, Omán a Saudská Arábie), a věří, že Komise a Rada v souladu s článkem 218 Smlouvy o fungování Evropské unie zapojí do všech fází vyjednávání mezinárodních dohod v oblasti letectví v plné míře Parlament a budou jej o všem náležitě informovat.

Zpravodaj se nicméně domnívá, že mají-li být vyřešeny stávající problémy a předvídány nové výzvy, je třeba, aby byla strategie pro evropské letectví komplexní a odvážnější.

Kroky podniknuté zpravodajem

Zpravodaj tuto zprávu vnímá jako příležitost zapojit se do úsilí Evropského parlamentu o komplexní strategii pro evropské letectví a dále je posílit. V tomto duchu se rozhodl, že se zaměří převážně na ta témata, která byla podle jeho názoru ze sdělení Komise buď úplně vynechána, nebo v něm nebyla dostatečně řešena. Aby se zabránilo zdvojování činnosti, na některé další klíčové legislativní návrhy pouze odkazuje, neboť právě buď procházejí legislativním postupem v Parlamentu (např. revize základního nařízení o agentuře EASA, včetně rámce EU pro bezpilotní letouny), nebo jsou jako rukojmí drženy v Radě (např. revize nařízení o letištních časech, revize nařízení o právech cestujících, přepracované znění nařízení o provádění jednotného evropského nebe).

Zpráva obsahuje některé úvahy, které byly rozpracovány v návaznosti na pracovní cestu výboru TRAN do Kanady v květnu 2016, při níž se členové delegace setkali se zástupci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), leteckého průmyslu a bezpečnostních orgánů. Podle názoru zpravodaje byla tato studijní návštěva důležitá zejména v tom ohledu, že ukázala, jak mohou nejnovější inovace v leteckém odvětví splňovat environmentální a bezpečnostní cíle.

Zpravodaj s ohledem na práci na návrhu této zprávy rovněž uspořádal brainstormingovou schůzku, jíž se zúčastnili stínoví zpravodajové i zástupci ze všech oblastí leteckého odvětví (viz přílohy): byli jimi zástupci orgánů a institucí EU, leteckých dopravců, letišť, letištních regionů, leteckého průmyslu, cestovních služeb, cestujících a environmentálních nevládních organizací. Cílem schůzky bylo shromáždit názory zúčastněných stran na vytvoření ukazatele propojení, zahrnutí leteckého odvětví do multimodální dopravní sítě a rozvoj perspektiv tohoto odvětví pro příštích třicet let. Účastníci se důrazně vyjádřili pro potřebu existence celkového koordinovaného a strategického přístupu, který by vycházel z doplňkovosti všech druhů dopravy.

Hlavní zásady

Mezi hlavní myšlenky, ze kterých zpravodaj vycházel při svém posuzování této strategie i při předkládání veškerých nových návrhů, patří zlepšení propojení, posílení konkurenceschopnosti a zachování perspektivy založené na potřebách trhu.

Podle názoru zpravodaje by mohlo být mnoho problémů, kterým letecké odvětví čelí, např. nedostatečná kapacita, nedostatečné a nadměrné využívání infrastruktury, různí poskytovatelé letových navigačních služeb nebo omezené investice, řešeno zlepšením propojení a jeho přeměnou v nástroj pro tvorbu politik.

Zpravodaj uznává, že na trhu letecké dopravy existuje extrémně konkurenční prostředí, a to jak na vnitřním, tak celosvětovém. V rámci EU vítá záměr Komise zabývat se problémem stávajících odlišných vnitrostátních postupů (např. daní, odvodů atd.), které brání řádnému fungování jednotného trhu EU v oblasti letecké dopravy. Pokud jde o oblast vně EU, sdílí zpravodaj názor, že by dohody se třetími zeměmi mohly napomoci zřízení rámce pro spravedlivou hospodářskou soutěž. Upozorňuje však na skutečnost, že na celosvětovém trhu letecké dopravy hovoří ve prospěch některých zemí přirozené faktory, např. zeměpisné výhody či kulturní nebo historická praxe, které není možné vyvážit, ačkoli narušují hospodářskou soutěž.

Podle názoru zpravodaje navíc úspěch této strategie závisí rovněž na její schopnosti poskytnout nástroje a rámec, jež budou odměňovat a stimulovat ty nejlepší inovace na trhu jak pro cestující, tak pro nákladní dopravu, např. pochopení výhod plného využití informačních a komunikačních technologií a dosažení nejefektivnějšího řízení logistiky v celém odvětví, i na tom, zda nebude spojena s uvalením nepružných norem. V rámci perspektivy vycházející z potřeb trhu by se veškeré veřejné i soukromé financování mělo řídit stávajícími pokyny EU pro poskytování státní podpory i právními předpisy v oblasti hospodářské soutěže.

Návrhy

S ohledem na výše uvedené skutečnosti předkládá zpravodaj několik návrhů, jejichž cílem je přispět k vytvoření komplexní strategie pro letectví:

– **Další rozvoj evropského leteckého modelu**: protekcionismus není nikdy řešením a podnikatelské úspěchy se dostavují se zapojením se na otevřeném trhu. Pokud bude letecké odvětví EU stavět na svých evropských přednostech, k nimž mimo jiné patří přísné bezpečnostní normy, zeměpisná poloha, inovační průmysl a sociální a environmentální cíle, má potenciál poskytnout jedinečný a konkurenceschopný model, který bude schopen přizpůsobit se konkrétním aspektům svých konkurentů a reagovat na ně s cílem překonat a obnovit rovné podmínky na celosvětovém trhu.

– **Transevropská dálnice na nebi**: dosud nebyl proveden článek 3 nařízení (ES) č. 551/2004, který počítá se zřízením evropské letové informační oblasti pro horní vzdušný prostor (EUIR), aniž by byla porušena svrchovanost členských států. Tato oblast EUIR by umožnila vytvoření transevropské dálnice na nebi, jež by zmírnila stávající roztříštěnost evropského vzdušného prostoru, jakož i případy narušení systému letecké dopravy, které velmi negativně ovlivňují kontinuitu leteckých služeb a poškozují konkurenceschopnost EU. Přeměna této koncepce v realitu je tedy bezodkladně nutná, mají-li být splněny cíle strategie pro letectví

EU.

– **Vytvoření indexu propojení**: cílem indexu propojení by mělo být zohlednění skutečné přidané hodnoty konkrétní trasy. Tento ukazatel by neměl přihlížet pouze k obvyklým kritériím, jimiž je počet, frekvence a kvalita spojení, ale brát v úvahu i čas, zvýšení integrace sítě, cenovou dostupnost a náklady na životní prostředí. Index by měl plně zohledňovat doplňkovost všech druhů dopravy, aby mohl být využíván i při hledání intermodálnějších a nákladově efektivnějších řešení. Index propojení by podporoval strategické plánování a investice do leteckého odvětví rozlišováním mezi ekonomicky životaschopnými projekty a projekty nepřinášejícími zisk, aby mohla být např. upřednostněna zisková specializace letišť a předešlo se vzniku letišť opuštěných. Tento index by mohl být vytvořen na základě již existujících indexů a předběžného výzkumu, jímž se zabýval Eurocontrol a Středisko pro sledování kapacity a kvality letišť.

– **Podpora multimodality**: vzhledem k tomu, že je zapotřebí stále větší účinnosti stávajících infrastruktur i racionalizace investic, je zřejmé, že přínosy doplňkovosti všech druhů dopravy nejsou dostatečně využívány. Z těchto důvodů je nutné uvolnit potenciál multimodálních řešení, která budou v plné míře zahrnovat letecké odvětví. Koridory TEN-T těží z vhodného rámce a financování a mají v tomto ohledu potenciál k realizaci pilotních iniciativ. Za tímto účelem by tedy měla být dokončení tohoto cíle udělena větší priorita. Poptávka po multimodálních řešeních existuje a bude uspokojena, pokud právní rámec poskytne odpovídající právní jistotu, což znamená vyřešení problémů odpovědnosti a práv cestujících, ale také hledání možností, jak zajistit kontinuitu služeb cestujícím na jejich multimodálních cestách, jako je např. přeprava zavazadel nebo bezpečnostní postupy. Multimodalita rovněž vyžaduje zajištění otevřených dat.

– **Vytváření příznivého prostředí pro inteligentní investice**: přestože je letecké odvětví založené na technologiích, vyžaduje také dlouhodobé velké investice a infrastrukturu. Aby bylo možné využívání této infrastruktury i ziskovost daných investic maximalizovat, musí být v souladu s dlouhodobou strategickou vizí pro toto odvětví. Podpora inovací v leteckém odvětví by měla mobilizovat průmysl. Tvůrci politik by měli dále přispět k tomu, aby se z celého hodnotového řetězce letectví stalo strategické odvětví pro investice veřejného i soukromého sektoru, a to stanovením dlouhodobých cílů a poskytováním pobídek inteligentním iniciativám, jako je např. snižování emisí CO_2 a hluku z letišť, dosahování multimodality a zlepšování bezpečnostních postupů. Příznivé prostředí pro inteligentní investice by v tomto ohledu mohlo být vhodným nástrojem ke stimulaci takovýchto tržně založených projektů.

– **Plnění environmentálních cílů**: vezmeme-li v úvahu závazek EU k mezinárodním environmentálním cílům, nedávné sdělení Komise nazvané „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ a balíček opatření pro oběhové hospodářství, je celkový rámec rozhodně příznivý pro snižování emisí CO_2 z odvětví dopravy. Velká pozornost je správně věnována snižování emisí CO_2 ze samotných přepravních činností a podpoře inovačních řešení, jejichž cílem je mimo jiné vývoj alternativních paliv a lehčích letadel, a veškeré toto úsilí je třeba zachovat. Stejná pozornost by měla být věnována celkové činnosti letišť, kde je možné podporovat a stimulovat postupy, jež jsou příznivé pro životní prostředí, např. prostřednictvím rozlišování a označování „zelených letišť“ a „zelených cest k letištím“ a dosažením co nejefektivnějšího řízení logistiky.

– **Zlepšování bezpečnosti**: navzdory tomu, že si bezpečnost již vyžádala velké investice a je spojena se značnými náklady, poslední měsíce ukazují, že musí zůstat vysoko na seznamu priorit EU a že je naléhavě zapotřebí dalších zlepšení, a to jak ve vzduchu, tak na zemi. V tomto ohledu je nezbytné, aby členské státy systematicky sdílely zpravodajské informace. Stejně tak je nutný přechod na bezpečnostní systém, jenž bude reaktivnější a více vycházet z informací zpravodajských služeb. Bude však zapotřebí zvláštního úsilí, aby nedocházelo k nadměrné zátěži cestujících v letecké dopravě, neboť ta by měla neblahé důsledky pro celé odvětví. V této souvislosti je třeba podporovat vývoj řešení v oblasti bezpečnosti, a to jak pro cestující, tak pro nákladní dopravu. Komise, vycházející z již existující koncepce jednorázové bezpečnostní kontroly, by měla posoudit možnost vytvoření unijního systému předběžných kontrol, jenž by se inspiroval americkým „systémem předběžné kontroly TSA“ a cestujícím pocházejícím z EU by umožňoval, aby se dobrovolně dopředu registrovali, a na samotném letišti pak mohli projít rychlejší a méně přísnou bezpečnostní kontrolou.

29 June 2016

Brainstorming Session

"***Aviation Strategy: what is missing***"

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

Note: Session only in EN, no interpretation available.

14.00 – 14.10 **Introductory remarks by EP Rapporteur Pavel Telička**

14.10 – 14.55 **Connectivity**

Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?

How do you assess connectivity? What is the difficulty in trying to improve connectivity? How would you ensure/ improve it? What drives the strategy to open a certain route and not another? What are the incentives to build / develop airports and / or another line? Based on previous experience, how would you identify ghost airports? What distinguishes them from a "necessary" airport? Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?

Round table discussions

14.55 – 15.35 **Intermodality**

Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?

What is the experience today as concerns transfers to airports? What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ? What would be the difficulties / solutions to develop an 'intermodal fast lane'? What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network? How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?

Round table discussions

15.35 – 16.15 **Aviation 2050**

Question: How should the aviation sector look in 2050?

How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements? How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments? How should connectivity in an ICT world look like in 2050? How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?

Round table discussions

16.15 - 16.45 **Aviation Strategy: what is still missing?**

Looking into concrete proposals.

Round table discussions

16.45 - 17.00 Conclusion

29 June 2016

Brainstorming Session

"***Aviation Strategy: what is missing***"

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

LIST OF PARTICIPANTS

First name	Last name	Organisation
Olivier	Jankovec	ACI-Europe
Markus	Broich	Airbus Group
Guillaume	Xavier-Bender	Airlines 4 Europe
Niamh	McCourt	Airlines for America
Léa	Bodossian	Airport Regions Conference
Alexandra	Covrig	Airport Regions Conference
Juan-Jesus	Garcia	Amadeus
Petr	Votoupal	Committee of Regions
Nathalie	Vande Velde	DG MOVE E3
Luc	Tytgat	EASA
Philip	von Schöppenthau	Eurocockpit
Stefania	Gazzina	Eurocontrol
John	Hanlon	European Low Fare Airlines Association (ELFAA)
Stijn	Lewyllie	European Passengers' Federation
Leonardo	Massetti	European Regions Airline Association (ERA)
Rupert	Hornig	German Airport Association (ADV)
Clemens	Brandt	German Airport Association (ADV)
Philippe	Morin	International Air Transport Association
Bill	Hemmings	Transport&Environment
Andrew	Murphy	Transport&Environment
Luka	De Bruyckere	Transport&Environment

Follow up to the

Brainstorming Session
on
"***Aviation Strategy: what is missing***"
hold on 29 June 2016

Organisation / Contact:

QUESTIONNAIRE :

Connectivity ***Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?***

How do you assess connectivity?
What is the difficulty in trying to improve connectivity?
How would you ensure/ improve it?
What drives the strategy to open a certain route and not another?
What are the incentives to build / develop airports and / or another line?
Based on previous experience, how would you identify ghost airports?
What distinguishes them from a "necessary" airport?
Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?

Intermodality ***Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?***

What is the experience today as concerns transfers to airports?
What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ?
What would be the difficulties / solutions to develop an 'intermodal fast lane'?
What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network?
How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?

Aviation 2050 ***Question: How should the aviation sector look in 2050?***

How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements?
How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments?
How should connectivity in an ICT world look like in 2050?
How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?
Role of the aviation industry?

Aviation Strategy **What is still missing and what is essential**

Looking into concrete proposals.
Number 3 to 5 elements without which the Aviation Strategy will not fly.

Deadline: In order for your contribution/ideas to be potentially reflected in the report, thank you for submitting your replies to the questionnaire by next **Tuesday 5 July 2016**.

14.10.2016

STANOVISKO VÝBORU PRO ZAMĚSTNANOST A SOCIÁLNÍ VĚCI

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

ke strategii pro evropské letectví
(2016/2062(INI))

Navrhovatel: Ole Christensen

(*) Přidružený výbor – článek 54 jednacího řádu

NÁVRHY

Výbor pro zaměstnanost a sociální věci vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

A. vzhledem k tomu, že letecká doprava, letiště a zpracovatelský průmysl vytvářejí v Unii 4,7 milionu pracovních míst, ať již přímo (1,9 milionu), nebo nepřímo (2,8 milionu)[1]; vzhledem k tomu, že evropské odvětví letectví podporuje jinde v celosvětové ekonomice dalších 917 000 pracovních míst; vzhledem k tomu, že navzdory skutečnosti, že trh letecké dopravy v Unii zažil v období 2000–2013 prudký rozvoj, kdy přeprava osob narostla o 47 %, počet pracovních míst v letectví zůstal neměnný, nebo se dokonce v některých pododvětvích snížil;

B. vzhledem k tomu, že odvětví letectví v Unii čelí dravé a nekalé soutěži, jako je nezákonná státní podpora a nedodržování mezinárodních pracovních norem ze strany dopravců usazených ve třetích zemích; vzhledem k tomu, že tato nekalá soutěž vystavuje evropské dopravce tlaku a vede ke ztrátě pracovních míst v Evropě; vzhledem k tomu, že mají-li být zajištěny rovné podmínky, je třeba dodržovat mezinárodní pracovní normy a zásady řádné hospodářské soutěže;

C. vzhledem k tomu, že v důsledku větší internacionalizace, liberalizace a celosvětové hospodářské soutěže vznikly nové obchodní modely a modely zaměstnávání;

D. vzhledem k tomu, že podle organizace Eurocontrol vzroste pravděpodobně do roku 2035 letecká doprava v Evropě o 50 % ve srovnání s rokem 2012;

E. vzhledem k tomu, že nedávná zjištění MOP ukazují na zhoršování pracovních podmínek v leteckém odvětví; vzhledem k tomu, že větší diverzifikace smluv může být nástrojem zajišťujícím větší flexibilitu, může však být rovněž zneužívána k účelovému výběru pravidel („rule shopping“) s cílem vyhnout se odvádění příspěvků na sociální

zabezpečení; vzhledem k tomu, že v některých případech může mít atypické zaměstnávání negativní dopad na sociální a pracovní práva, bezpečnost, hospodářskou soutěž, mzdy, zdraví a na normy bezpečnosti a kvality; vzhledem k tomu, že některé letecké společnosti nabízejí posluchačům pracovní místa za zavrženíhodných podmínek, nebo se dokonce uchylují k programům, v jejichž rámci piloti ve skutečnosti platí letecké společnosti za to, aby mohli létat lety, z nichž jim poplyne příjem („pay-to-fly“);

F. vzhledem k tomu, že v některých vzdušných prostorech je 94 % zpoždění způsobováno nedostatečnou kapacitou v oblastních střediscích řízení (ACC);

G. vzhledem k tomu, že studie provedená univerzitou v Gentu odhalila, že více než jeden ze šesti dotazovaných pilotů[1] čelil atypickým podmínkám zaměstnání, např. práci zprostředkované agenturou pro dočasnou práci či zaměstnávání na základě živnostenského oprávnění nebo na základě smlouvy na nulový počet hodin bez zaručení minimální mzdy; vzhledem k tomu, že zdaleka nejčastěji využívají atypické zaměstnávání nízkonákladové letecké společnosti;

H. 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;

I. vzhledem k tomu, že evropští sociální partneři ve svém společném prohlášení proti používání tzv. výhodných vlajek zemí EU v letectví vyzvali evropské normotvůrce, aby bezodkladnými kroky zabránili rozvoji praxe výhodných vlajek zemí EU v letectví nebo dovážení výhodných vlajek ze zemí mimo EU do tohoto odvětví;

1. vítá sdělení Komise nazvané „Strategie pro evropské letectví“; zdůrazňuje, že je třeba vynaložit větší úsilí na posílení sociální agendy a vytváření a zachování vysoce kvalitních pracovních míst v letectví, jakož i na posílení konkurenceschopnosti evropského leteckého odvětví; je přesvědčen, že zajištění rovných podmínek v tomto odvětví má zásadní význam; vyzývá Komisi, aby předložila konkrétní návrhy, jak zabránit nekalé soutěži a ochránit práva pracovníků;

2. poukazuje na to, že mezi členskými státy existují značné rozdíly, pokud jde o pracovní podmínky a sociální ochranu, a že podniky zneužívají svobodu usazování ke snižování svých nákladů; vyzývá členské státy, aby tuto škodlivou hospodářskou soutěž zastavily;

3. vyzdvihuje význam silných a nezávislých sociálních partnerů v odvětví letectví, pravidelného a institucionalizovaného sociálního dialogu na všech úrovních a účasti a zastoupení zaměstnanců v rámci dění ve společnosti; trvá na tom, aby před započetím veškerých iniciativ EU v odvětví letectví nejprve proběhl řádný proces konzultací a posílený sociální dialog;

4. 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 stávku

[1] Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke & J. De Coninck, „Netypické formy zaměstnání v odvětví letectví“, Evropský sociální dialog, Evropská komise, 2015.

v odvětví letectví;

5. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby úzce a soustavně monitorovaly trendy v oblasti zaměstnávání v civilním letectví v Evropě a v případě nutnosti regulovaly nové obchodní modely a modely zaměstnávání; navrhuje, aby nové obchodní modely a modely zaměstnávání prověřovala Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) s cílem zajistit bezpečnost letectví; trvá na tom, aby EASA do tohoto úkolu zapojovala sociální partnery;

6. zdůrazňuje, že problém nepravé samostatně výdělečné činnosti má vážné negativní důsledky, pokud jde o bezpečnost letectví, sociální ochranu pracovníků a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu; vyzývá Komisi a členské státy, aby zvýšily své úsilí v boji proti nepravé samostatně výdělečné činnosti v leteckém odvětví; vybízí členské státy, aby v nutných případech ve spolupráci se sociálními partnery zavedly ustanovení, která jasně rozliší mezi zaměstnanci a osobami samostatně výdělečně činnými;

7. 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 jsou účinným nástrojem v boji proti závodění o co nejnižší sociální, pracovní a zaměstnanecké normy a při zajišťování důstojného odměňování pro všechny pracovníky;

8. zdůrazňuje, že není zapotřebí žádná další liberalizace služeb pozemního odbavování na letištích v Unii; zdůrazňuje, že je nutné zajistit v odvětví pozemního odbavování lepší pracovní podmínky, vyšší míru kvalifikací, bezpečnost a lepší kvalitu služeb; vyzývá k vyjasnění pojmu „hospodářský subjekt“, aby bylo v případě výzvy k podávání nabídek nebo částečné ztráty činnosti možné rozšířit výhody plynoucí ze směrnice 2001/23/ES i na pracovníky pozemního odbavení;

9. upozorňuje na řadu případů nekalé soutěže v odvětví letectví; připomíná, že nekalá soutěž může přispívat ke zhoršení pracovních podmínek; vyzývá odpovědné orgány, aby v tomto ohledu náležitě postihovaly veškerá pochybení;

10. je přesvědčen, že nejisté pracovní podmínky, které jsou zvláště běžné u mladých pilotů a členů posádky, představují bezpečnostní riziko; trvá na tom, aby přímé zaměstnávání zůstalo standardním modelem pracovněprávního vztahu v odvětví letectví; vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily důstojné pracovní a zaměstnanecké podmínky;

11. vyzývá Komisi a členské státy, aby předložily návrhy, jak zamezit zneužívání nepřímého zaměstnávání k obcházení právních předpisů EU a vnitrostátních právních předpisů týkajících se zdanění a sociálního zabezpečení v odvětví letectví;

12. poznamenává, že všechny letecké společnosti působící v Evropské unii musí v plném rozsahu splňovat sociální a pracovněprávní požadavky EU a daného členského státu;

13. vyzývá Komisi, aby zajistila, že zaměstnanci, zejména piloti, mají takové pracovní podmínky, jež znemožňují, aby docházelo k ohrožování bezpečnostních norem z důvodu nadměrné únavy;

14. vyzývá Komisi a členské státy, aby na základě svých příslušných pravomocí předložily legislativní iniciativy, jimiž by se zamezilo praxi „výhodných vlajek“, účelovému výběru pravidel (tzv. „rule shopping“) a nekalé soutěži, a to i s ohledem na smlouvy na nulový počet hodin a na systémy „pay-to-fly“ v evropské komerční letecké dopravě, a to s cílem zaručit spravedlivé pracovní a zaměstnanecké podmínky;

15. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajišťovaly uplatňování a řádné vymáhání pracovního práva, sociálních právních předpisů a kolektivních dohod, pokud jde o letecké společnosti provozující svou činnost v daném členském státě;

16. vyzývá Komisi, aby zajistila řádné uplatňování nařízení (ES) č. 1008/2008 a aby vyhodnotila, zda je nutné toto nařízení podrobit přezkumu za účelem zlepšení kritérií pro „hlavní místo obchodní činnosti“;

17. vyzývá k objasnění a jednotnému uplatňování kritéria „mateřského letiště“, aby se zajistilo, že toto kritérium bude určovat, které sociální, pracovněprávní a daňové právní předpisy se vztahují na veškeré letecké operace dopravců, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele EU (AOC), a to jak na vnitřním trhu, tak v rámci mezinárodních operací; 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;

18. požaduje, aby všichni členové leteckých posádek ze třetích zemí v plné míře splňovali licenční požadavky EU/EASA, pokud jim má být umožněno obsluhovat letadla registrovaná v EU; zdůrazňuje nutnost zamezit sociálnímu dumpingu a veškerým formám vykořisťování pracovníků či nezákonného využívání leteckých posádek ze třetích zemí na palubách letadel registrovaných v EU a ostře proti těmto praktikám zasahovat s cílem zajistit spravedlivé pracovní podmínky a vysokou úroveň bezpečnosti; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby rozšířila provádění směrnice o jednotném povolení (2011/98/EU) na mobilní pracovníky v civilním letectví; připomíná, že členové posádky ze třetích zemí mají v oblasti pracovněprávní ochrany a pracovních podmínek stejná práva jako členové posádky z EU;

19. trvá na tom, že veškeré dohody v oblasti vnější politiky EU v odvětví letectví musí zahrnovat požadavky na dodržování lidských práv a příslušných úmluv MOP, jakož i účinné prostředky pro jejich vymáhání, včetně odepření či odebrání přistávacích práv; vyzývá Komisi, aby zajistila, že jednání se třetími zeměmi nepovedou k dohodám v oblasti letectví, které by oslabovaly ochranu pracovníků nebo sociální standardy v Evropě;

20. zdůrazňuje, že při prosazování nařízení o hlášení událostí v letectví je zásadní, aby se pravidelně podávaly zprávy o incidentech, k nimž dojde v souvislosti s únavou letové posádky nebo s kontaminovaným vzduchem v pilotní kabině, s cílem zlepšit standardy pro zdraví posádky a bezpečnost letového personálu i cestujících;

21. znovu opakuje, že jakákoli dohoda v oblasti letectví musí zahrnovat dodržování lidských práv a základních svobod zakotvených v Evropské sociální chartě a v Listině základních práv EU;

22. vyjadřuje politování nad tím, že požadavky kladené na letecké společnosti z třetích zemí provozující lety, jejichž výchozím nebo cílovým bodem jsou letiště nacházející se na území Unie, nejsou v dnešní době vymahatelné, či často dokonce ani neexistují; trvá na tom, aby se nekalá soutěž ze strany leteckých společností ze třetích zemí, například formou přímé i nepřímé státní podpory, subvencí či vykořisťování pracovníků, účinně řešila a aby se stávající nástroje pro boj proti nekalé soutěži důkladně vyhodnotily a podle potřeby aktualizovaly; je pevně přesvědčen, že dokud do dohod o letecké dopravě uzavíraných se třetími zeměmi nebudou začleňovány doložky o spravedlivé hospodářské soutěži, včetně dodržování práv pracovníků, mělo by být omezeno právo těchto zemí provozovat leteckou dopravu v Unii;

23. vyzývá členské státy, aby investovaly do celoživotního vzdělávání a odborné přípravy ve všech částech hodnotového řetězce leteckého odvětví, neboť úspěch evropského letectví do značné 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 za účelem modernizace programů odborné přípravy, tak aby odrážely potřeby pracovního trhu; doporučuje, aby do vzdělávacích programů byly zapracovány teoretické a praktické složky a pracovní stáže a aby byla zvláštní pozornost věnována nejnovějšímu technologickému vývoji, jako jsou bezpilotní letecké prostředky;

24. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily dostatečné veřejné a soukromé investice do výzkumu a vývoje v odvětví letectví; zdůrazňuje v této souvislosti, jak důležité jsou v rámci hodnotového řetězce leteckého odvětví výroba a poskytování služeb, neboť mají velký význam pro zaměstnanost a růst; je pevně přesvědčen, že je nezbytné, aby se úlohou těchto odvětví více zabývala strategie pro oblast letectví;

25. zdůrazňuje, že by evropská pilotní licence měla zajišťovat vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany, neboť ta je ku prospěchu všech zaměstnanců i cestujících; konstatuje, že nábor pilotů, kteří nejsou držiteli evropské pilotní licence, může vést k všeobecnému poklesu mezd pilotů;

26. domnívá se, že síť vzdělávacích institucí v oboru letectví pod záštitou virtuální akademie agentury EASA by pomohla zavést společné normy v oblasti odborné přípravy a bezpečnosti;

27. vyzývá Komisi a členské státy, aby v zájmu posílení bezpečnosti a ochrany vytvořily systém certifikace vzdělávacích středisek, která poskytují odbornou přípravu palubním průvodčím;

28. doporučuje, aby byly stanoveny společné normy týkající se kompetencí inspektorů letecké bezpečnosti;

29. připomíná Komisi, že liberalizační proces jednotného evropského nebe, a zejména systém sledování výkonnosti poskytovatelů letových navigačních služeb, by neměl probíhat na úkor pracovních podmínek vysoce kvalifikovaných provozních pracovníků či vést ke škrtům v oblasti investic do nových technologií a odborné přípravy nových zaměstnanců; vybízí Komisi, aby zvážila, jak takovému vývoji zabránit, neboť by nesloužil cíli, jímž jsou lepší, efektivnější a produktivnější letové provozní služby v Evropě;

30. vyzývá členské státy, aby zajistily, že všem pracovníkům v leteckém odvětví budou zajištěny důstojné pracovní podmínky, a to i pokud jde o zdraví a bezpečnost na pracovišti, a to bez ohledu na velikost a druh společnosti, která je zaměstnává, místo výkonu zaměstnání nebo uzavřenou smlouvu; zdůrazňuje, že to zahrnuje také ochranu proti expozici ovzduší znečištěnému částicemi na letištích; zdůrazňuje, že jsou nutná transparentní pravidla pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci v leteckém odvětví, na jejichž základě by se všechna letadla s osvědčením leteckého provozovatele EU musela podrobovat pravidelnému dohledu, a to v souladu s vnitrostátními pravomocemi;

31. zdůrazňuje, že pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nezbytné pravidelně sledovat psychický stav letové posádky; zdůrazňuje, že doba odpočinku letové posádky je důležitá pro zajištění co nejvyšší míry bezpečnosti a ochrany během pracovní doby;

32. trvá na tom, aby se potřeba dalšího vyjasnění rozhodného práva a příslušnosti soudů ve vztahu k pracovním smlouvám mobilních pracovníků v odvětví letectví posuzovala v úzké spolupráci se zástupci těchto pracovníků;

33. 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 posílí spolupráci mezi inspektoráty práce členských států;

34. vyzývá příslušné orgány, aby zlepšily stávající situaci ohledně oblastních středisek řízení, a to např. navýšením počtu zaměstnanců a zlepšením pracovních podmínek, aby bylo možné zvládat předpokládaný nárůst objemu letecké dopravy a omezit počet zpoždění a přetížení vzdušného prostoru EU;

35. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily lepší provádění a prosazování stávajících právních předpisů Unie v odvětví letectví.

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	12.10.2016
Výsledek konečného hlasování	+: 46 –: 6 0: 0
Členové přítomní při konečném hlasování	Laura Agea, Guillaume Balas, Brando Benifei, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, Joëlle Mélin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Terry Reintke, Anne Sander, Sven Schulze, Siôn Simon, Jutta Steinruck, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Georges Bach, Deirdre Clune, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Raymond Finch

29.9.2016

STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

ke strategii pro evropské letectví
(2016/2062(INI))

Navrhovatel: Tibor Szanyi

NÁVRHY

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. vítá, že Komise ve svém návrhu strategie pro letectví poukazuje na to, že letecké odvětví je pro EU velmi prospěšné, neboť jí přináší hospodářské, sociální, technologické výhody a výhody plynoucí ze vzájemného propojení; zdůrazňuje, že Evropa by měla v odvětví mezinárodního letectví zastávat vůdčí úlohu, a pokud jde o udržitelné letectví, měla by jít celému světu příkladem, a že jsou zapotřebí další ambiciózní, udržitelné kroky, jež musí zohledňovat environmentální, klimatické a zdravotní aspekty i aspekty zaměstnanosti, aby se dosáhlo propojení ekologie s ekonomií, životního prostředí s financemi a dlouhodobé vize s krátkodobými politickými zájmy;

2. konstatuje, že je zásadně důležité, aby se toto odvětví vyvíjelo udržitelným způsobem a tak, aby nedošlo ke zhoršení environmentálních dopadů, jako jsou změna klimatu, zmenšování stratosférické ozónové vrstvy, znečistění ovzduší a hluk; konstatuje, že ačkoli dnešní letadla produkují méně emisí, než tomu bylo před 30 lety, letadla prodávaná na celosvětovém trhu musí podléhat celosvětovým minimálním normám v oblasti životního prostředí; vítá v tomto ohledu novou mezinárodní normu pro hluk, kterou vypracovala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a která bude od roku 2017 platit pro nové typy velkých letadel;

3. vyjadřuje znepokojení nad předpokladem, že v roce 2050 budou emise CO2 sedmkrát vyšší než v roce 1990, a to i přes zlepšenou účinnost spalování a přes opatření, která již byla přijata s cílem zajistit od roku 2020 uhlíkově neutrální růst a mezi něž patří zlepšení účinnosti a vývoj alternativních paliv a lehčích letadel; vítá veškeré technologické úsilí vyvíjené prostřednictvím činností výzkumu a vývoje, jako jsou dodatečné normy pro

emise CO2, které produkují letadla, a pro emise tuhých znečišťujících látek z motorů letadel;

4. zdůrazňuje, že k tomu, aby mohla Pařížská dohoda vstoupit v platnost, je důležité zabezpečit nezbytnou kvótu ratifikací; naléhavě v této souvislosti vyzývá členské státy, aby dohodu také neprodleně ratifikovaly; připomíná, že mezi odvětvími je doprava v produkci emisí skleníkových plynů na druhém místě, a vyjadřuje politování nad tím, že se v Pařížské dohodě výslovně neuvádí mezinárodní letecká doprava, neboť k přechodu k nízkouhlíkovému hospodářství musí přispět všechna hospodářská odvětví; podotýká, že teplotní limit a odkaz na antropogenní emise uvedené v dohodě nicméně vyžadují, aby bylo odvětví letectví ve svém úsilí o snížení emisí ambiciózní; konstatuje, že pokud budoucí růst celosvětového odvětví letectví nebudou doprovázet environmentální udržitelnost a globální snahy o zmírnění změny klimatu, těchto cílů nebude možné dosáhnout;

5. požaduje, aby se ještě v průběhu tohoto roku v rámci ICAO vytvořilo spravedlivé a účinné celosvětové tržní opatření, jež bude na mezinárodní úrovni zavedeno od roku 2020; vyjadřuje hluboké zklamání nad stávajícím návrhem, který se v ICAO projednává; zdůrazňuje, že pokud má odvětví letectví spravedlivě a účinně přispívat ke klimatickým cílům pro rok 2030 a k cílům Pařížské dohody, musí celosvětové tržní opatření plně odrážet cíle této dohody, a to s tím, že na mezinárodní úrovni bude zavedeno od roku 2020 a pro optimální účinnost se bude ve stanovených intervalech přehodnocovat;

6. vyzývá ke zlepšení systému EU pro obchodování s emisemi (ETS); připomíná, že jakoukoli změnu stávajících právních předpisů k začlenění letectví do systému EU pro obchodování s emisemi lze zvažovat pouze tehdy, bude-li dané celosvětové tržní opatření ambiciózní, a že vnitroevropské lety budou v každém případě i nadále zahrnuty do systému EU pro obchodování s emisemi; vyzývá k tomu, aby se ustanovení týkající se letecké dopravy v systému EU pro obchodování s emisemi zachovala a posílila coby důležitá součást opatření k dosažení cíle EU, kterým je snížit emise do roku 2030 nejméně o 40 %; připomíná, že ačkoli jsou emise z letů v rámci EU zahrnuty do systému EU pro obchodování s emisemi, v roce 2014 se jejich objem ve srovnání s předchozím rokem zvýšil o 3 % a v roce 2015 o další 3,6 % ve srovnání s rokem 2014;

7. vyzývá k ukončení takových výjimek, a to nejdříve v případě vnitroevropských letů, přičemž uznává, že osvobození letecké dopravy od daně z pohonných hmot a od DPH odrazuje od zvyšování účinnosti a narušuje vnitřní trh; vyjadřuje politování nad tím, že norma účinnosti v souvislosti s CO2, kterou projednává ICAO, nepovede ke snížení emisí pod obvyklou úroveň; žádá, aby byla na úrovni EU přijata opatření, která rámec této celosvětové normy překročí;

8. konstatuje, že úspěch udržitelného letectví je ve své podstatě závislý na pokračujícím poskytování podpory významným výzkumným programům, jako je Clean Sky a SESAR; vítá rozhodnutí rozšířit právní mandát společného podniku SESAR a Clean Sky 2, neboť výrazně přispívají k tomu, aby evropské letectví bylo bezpečnější a z hlediska životního prostředí udržitelné, a to například tím, že v rámci projektu SESAR potenciálně snižují emise CO2 až o 50 milionů tun; dále poukazuje na to, že udržitelnost odvětví letectví zajistí pouze významné investice do nových a inovativních technologií, jako jsou technologie v oblasti projektování letadel, alternativních paliv (včetně biopaliv druhé

generace) a digitální technologie, a vyzývá Komisi, aby výzkum zařadila mezi priority svého politického programu;

9. je si vědom toho, že se dosud provozuje řada letů na krátké vzdálenosti, při nichž jsou využívány zastaralé technologie produkující vysoké emise; žádá opatření, která by na regionální úrovni podpořila přechod ke způsobům přepravy, jež jsou šetrnější k životnímu prostředí, jako je například vlaková doprava; v této souvislosti zdůrazňuje, že je důležité začlenit také různé udržitelné způsoby přepravy;

10. uznává, souhlasně s prohlášením z Rigy[1], že rychlý vývoj technologie dronů a trhu civilních dronů má obrovský potenciál z hlediska přizpůsobování stávajících služeb a aplikací tak, aby byly šetrnější k životnímu prostředí a klimatu, udržitelnější, bezpečnější a levnější; poukazuje na to, že inteligentní zemědělské metody, jako jsou dálkově řízené letadlové systémy (RPAS), mohou nabízet nesčetná a rozmanitá využití a přispívat k účinnějšímu využívání zdrojů a větší produktivitě, jakož i větší udržitelnosti z hlediska životního prostředí; uznává jejich potenciální příznivý vliv na životní prostředí, zhutnění půdy a zmírňování změny klimatu; naléhavě vyzývá k tomu, aby byl zaveden rámec EU pro elektrická dálkově řízená letadla a pro provozování dronů; zdůrazňuje, že je důležité využít potenciál dronů, a trvá na tom, že je třeba nalézt správnou rovnováhu mezi aspekty, jako jsou bezpečnost a zabezpečení, právní jistota a ochrana soukromí a údajů;

11. žádá, aby byly do práva v oblasti letectví začleněny požadavky na RPAS, a to při současném dodržování požadavků týkajících se bezpečnosti a soukromí občanů a jejich majetku; konstatuje, že pro využití celého potenciálu technologie RPAS se ve venkovských oblastech musí povolit provoz mimo dohled pilota (tzv. BVLOS: beyond-visual-line-of-sight); žádá, aby nebyly stanovovány žádné váhové limity vzhledem k tomu, že RPAS mohou v přepravě nahradit větší tranzitní vozidla a nést větší užitečné zatížení na delší vzdálenosti a s menšími nároky na energii;

12. vyzývá ke shromažďování a šíření osvědčených postupů na snižování emisí v tomto odvětví; s vědomím, že je třeba zachovat a postupem času ještě zvýšit vysoké environmentální standardy, aby se zajistil udržitelný rozvoj letectví, zdůrazňuje, že je naléhavé a důležité zavést programy a další pobídky pro rozvoj odvětví a tvorbu pracovních míst spojených s výzkumem, účinností, energetickou udržitelností, snižováním dopadu na životní prostředí a technologickými inovacemi, a zaměřit se na globální opatření ke zmírnění dopadu letectví na klima a také na cíle EU a členských států v oblasti oběhového hospodářství;

13. zdůrazňuje, že letectví výrazně ovlivňuje klima i jinak než produkcí emisí CO2 a že tyto emise a další dopady letectví na životní prostředí lze snížit tím, že se zkvalitní systém uspořádání letového provozu, a to včetně řízení „gate-to-gate“; vyzývá v tomto ohledu k tomu, aby se i nadále usilovalo o snížení roztříštěnosti evropského vzdušného prostoru a posílení jednotného evropského nebe;

14. chápe, že je zapotřebí optimalizovat předpisy a zdokonalovat infrastrukturu a kapacitu na letištích i ve vzdušném prostoru; zdůrazňuje, že pokud se tyto otázky nebudou řešit, zbrzdí

[1] Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu EK. Prohlášení z Rigy o dálkově řízených letadlech ze dne 6. března 2015 nazvané „Utváření budoucnosti letectví“; http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf

růst letectví v EU, a to zejména proto, že roztříštěnost vzdušného prostoru je spojena s vysokými náklady; upozorňuje však na potřebu důsledné ochrany životního prostředí a spotřebitele – na základě jasných předpisů o právech cestujících a jejich ochraně – s cílem zajistit pro občany bezpečnější, kratší, čistší a levnější lety a větší výběr;

15. žádá, aby byla v rámci stávajícího přezkumu Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) rozšířena úloha této agentury v záležitostech týkajících se životního prostředí, a to i tím, že by byla EU přiznána větší flexibilita při přijímání environmentálních norem.

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	29.9.2016
Výsledek konečného hlasování	+: 53 –: 2 0: 7
Členové přítomní při konečném hlasování	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Lynn Boylan, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Stefan Eck, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Josu Juaristi Abaunz, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Nikos Androulakis, Paul Brannen, Mark Demesmaeker, Christofer Fjellner, Karol Karski, Elisabeth Köstinger, Merja Kyllönen, Alessandra Mussolini, James Nicholson, Gabriele Preuß, Bart Staes, Carlos Zorrinho, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Pál Csáky, Iveta Grigule

18.7.2016

STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

ke strategii pro evropské letectví
(2016/2062(INI))

Navrhovatelka: Anneleen Van Bossuyt

NÁVRHY

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. vítá skutečnost, že do strategie Komise pro letectví byl zařazen zvláštní oddíl týkající se spotřebitelů; konstatuje, že mnoho platných práv, jež mají spotřebitelé rezervující si cestu, stále vychází z horizontálních právních předpisů v oblasti ochrany spotřebitelů; domnívá se proto, že by k tomu měla přihlížet kontrola účelnosti spotřebitelského acquis;

2. uznává význam odvětví letecké dopravy jako jednoho z hybatelů růstu, zaměstnanosti a nových podnikatelských příležitostí pro evropskou ekonomiku a jeho zásadní význam pro pohyb zboží, osob a služeb na vnitřním trhu;

3. uznává význam odvětví letecké dopravy v evropském leteckém průmyslu, který je, pokud jde o výrobu civilních letadel, světovou špičkou a vytváří v EU více než 500 000 pracovních míst;

4. uznává výhody, které plynou z liberalizace letecké dopravy v EU a z vytvoření jednotného trhu služeb poskytovaných cestujícím v letecké přepravě;

5. vyjadřuje politování nad roztříštěností vzdušného prostoru Evropské unie, která s sebou nese náklady, jež Komise oceňuje na 5 miliard EUR, a která zejména vede ke zpožděním při přepravě cestujících;

6. lituje, že se v Radě dosud nepodařilo dosáhnout dohody o nařízení o právech cestujících (revize nařízení (ES) č. 261/2004), k němuž Parlament předložil svou zprávu již v dubnu 2014; vítá rozhodnutí Komise používat pokyny pro výklad současných pravidel, avšak zdůrazňuje, že k tomu, aby měli spotřebitelé a letecké odvětví právní jistotu a aby byly odstraněny mezery v současné právní úpravě, je nutné přijmout revizi nařízení 261/2004;

zdůrazňuje, že posílení práv spotřebitelů by mělo být jedním z hlavních cílů strategie pro letectví a jakékoli reformy leteckých předpisů;

7. připomíná kontrolní akci zaměřenou na internetové 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, jež zahrnovaly tyto nedostatky: nebyly uvedeny povinné kontaktní údaje, chyběl návod pro podání stížnosti, nebylo jasné, zda byla stížnost přijata, nebo nebyla obdržena odpověď, příplatky, např. poplatky za zavazadla a pojištění nebo za zrušení či změnu rezervace, nebyly zobrazeny jako možnost, k jejímuž přijetí cestujícím musí dojít na základě projevu vůle („opt-in“), a na začátku nebyla uvedena celková cena;

8. žádá proto Komisi, aby provedla další zkoumání vývoje digitálního trhu cestovního ruchu s cílem určit politiky, které pro cestovní společnosti zajistí rovné podmínky, a chránit spotřebitele zajištěním transparentnosti a neutrality při hledání, plánování a rezervování produktů a služeb cestovního ruchu;

9. bere na vědomí pokrok, jehož bylo v návaznosti na uvedenou kontrolní akci dosaženo, neboť do dvanácti měsíců bylo aktualizováno 191 internetových stránek a u dalších internetových stránek probíhá řízení;

10. zdůrazňuje, že podle veřejné konzultace, která proběhla před vypracováním strategie pro letectví, čelí spotřebitelé při rezervaci letenek nebo při odbavování online stále problémům; vyzývá Komisi, aby poskytla úplnější informace o pokroku při uvádění internetových 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;

11. vyzývá Komisi, aby více kontrolovala letecké společnosti, a zejména nízkonákladové letecké společnosti s cílem zajistit dodržování právních předpisů EU v oblasti práv cestujících a bezpečnosti letecké dopravy;

12. zdůrazňuje, že je důležité zajistit, aby internetové stránky a aplikace věnované cestování dodržovaly právo EU, a zejména předpisy EU o právech cestujících, neboť v roce 2015 představovaly rezervace cestování a prázdninového ubytování 52 % všech nákupů provedených online a protože důvěra spotřebitelů v odvětví letecké dopravy a v online prostředí má zásadní význam pro rozvoj malých a středních podniků v odvětví cestovního ruchu; zastává názor, že spotřebitelé, kteří příslušné stránky využívají, musí být správně informováni, a nikoli uváděni v omyl, a že podniky musí přijmout opatření nezbytná k tomu, aby chránily bezpečnost spotřebitelů a hostitelů;

13. poukazuje na to, že práva týkající se přístupnosti, pomoci a přístupu k informacím, jež mají spotřebitelé, kteří provádějí rezervace a cestují, je třeba chránit a prosazovat online i offline, a to i práva osob se zdravotním postižením nebo sníženou schopností pohybu;

14. vítá konečnou dohodu a přijetí směrnice o souborných cestovních službách; domnívá se, že tyto nové předpisy budou pro spotřebitele, kteří chtějí tímto způsobem nakupovat cestování a související služby, značným přínosem;

15. opakuje, že se hlásí k vysokým standardům v oblasti bezpečnosti letecké dopravy

a bezpečnosti letišť; vítá skutečnost, že se uvažuje o takovém přístupu k bezpečnosti, že by cestující procházeli bezpečnostní kontrolou pouze jednou, a vítá záměr Komise prosazovat tento přístup při jednáních s hlavními obchodními partnery; dále vítá záměr Komise zachovat tyto vysoké standardy, ale současně zmírňovat zátěž, kterou představují bezpečnostní kontroly, využíváním nových technologií;

16. vítá, že v EU se za posledních deset let výrazně zvýšilo propojení; lituje skutečnosti, že některé regiony jsou stále propojeny jen málo a že spotřebitelé z méně propojených měst, regionů a zemí mají oproti velkým dopravním uzlům značnou konkurenční nevýhodu; domnívá se, že by strategie pro letectví měla věnovat zvláštní pozornost méně propojeným regionům a menším letištím, zejména v nejvzdálenějších a méně obydlených regionech, a že je třeba v této oblasti náležitě zohledňovat závěry Evropského účetního dvora[1]; zdůrazňuje, že je zapotřebí revidovat směrnici o letištních poplatcích, a naléhavě vyzývá Komisi, aby posoudila negativní dopady současných letištních poplatků;

17. vyzývá Komisi, aby posoudila korektnost praxe, kdy jsou spotřebitelům, kteří se odbavují nebo přicházejí k odletové bráně, účtovány vysoké poplatky za zavazadla nebo za vystavení letenky, pokud tyto služby nebyly předem rezervovány;

18. vítá záměr Komise rozšířit úkoly Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) v oblasti regulace; zdůrazňuje, že ústředním bodem všech snah o zvýšení výkonnosti a efektivity jednotného evropského trhu letecké dopravy musí být bezpečnostní otázky, neboť jen tak bude možné i nadále zajistit důvěru spotřebitelů a konkurenceschopnost odvětví letectví v EU v globálním měřítku; zdůrazňuje, že jsou zapotřebí účinné, přiměřené a odrazující sankce, které v celém odvětví letectví v EU vytvoří kulturu dodržování předpisů a vysokých bezpečnostních standardů;

19. připomíná, že spotřebitelé musí mít vždy k dispozici mechanismus, jak obchodníkům 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;

20. ačkoli uznává potenciál rychlého rozšíření používání dronů, domnívá se, že jednu z priorit představuje bezpečnost cestujících, a naléhavě proto vyzývá Komisi, aby zavedla pro bezpečné používání dronů v EU náležitý rámec;

21. žádá Komisi, aby poskytla více informací o plánovaných opatřeních, která se chystá přijmout v souvislosti s internetovými stránkami srovnávajícími ceny letenek, neboť tyto stránky mohou spotřebitele poškozovat, pokud budou prezentovány nekalým způsobem, jenž uděluje preference na základě komerčních dohod;

22. zdůrazňuje, že je třeba, aby cestovní kanceláře a letečtí dopravci propagovali na svých stránkách a elektronických letenkách evropské číslo tísňového volání 112;

23. zdůrazňuje význam zachování vysokých standardů a koordinovaného přístupu mezi členskými státy v oblastech spojených s leteckým odvětvím, jako je cestovní ruch,

[1] Evropský účetní dvůr, „Letištní infrastruktury financované EU: neoptimální využití prostředků“ (21/2014).

zaměstnanost, spotřebitelská politika a životní prostředí, včetně omezování hluku a kvality ovzduší.

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	14.7.2016
Výsledek konečného hlasování	+: 31 –: 0 0: 2
Členové přítomní při konečném hlasování	Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Vicky Ford, Ildikó Gáll-Pelcz, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Sergio Gutiérrez Prieto, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Jiří Maštálka, Eva Paunova, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Richard Sulík, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Jan Philipp Albrecht, Pascal Arimont, Kaja Kallas, Julia Reda, Ulrike Trebesius, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Gesine Meissner, Lieve Wierinck

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

Datum přijetí	26.1.2017
Výsledek konečného hlasování	+: 32 –: 7 0: 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Michael Gahler
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Dariusz Rosati