

Środa, 14 marca 2007 r.

11. wzywa Komisję, państwa członkowskie i podmioty świadczące usługi socjalne użyteczności publicznej, aby ze względu na stres, godziny pracy (praca zmianowa i nocna) oraz niebezpieczny lub uciążliwy charakter niektórych rodzajów działalności związanej z usługami socjalnymi, opracowały inicjatywy dotyczące szkolenia zawodowego nastawione na ułatwienie pracownikom dostosowywania się do takich okoliczności oraz ich przewycięzania, z myślą o zapewnieniu lepszej jakości świadczonych usług oraz poprawie warunków pracy i życia pracowników sektora; uważa również, że z uwagi na zmieniające się zapotrzebowanie na usługi socjalne użyteczności publicznej władze publiczne muszą zagwarantować wysoki poziom wykształcenia zawodowego pracowników socjalnych;
12. przyjmuje z zadowoleniem decyzję Komisji dotyczącą konsultacji ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w definiowanie i organizację usług socjalnych użyteczności publicznej; uważa, że dialog taki przyniesie większą przejrzystość i lepszą jakość tych usług, a także wzmocni zasady i wartości, które leżą u ich podstaw;
13. wzywa Komisję i państwa członkowskie do przestrzegania różnorodności sposobów organizacji usług socjalnych użyteczności publicznej i zarządzania nimi, zasobów oraz metod finansowania tych usług; wzywa również do tworzenia układów partnerstwa publiczno-prywatnego w celu świadczenia tych usług, przy jednoczesnej trosce o propagowanie zasady użyteczności publicznej oraz zapewnienie skutecznych świadczeń wysokiej jakości;
14. uważa, że poszczególne właściwe organy publiczne państw członkowskich mogą swobodnie decydować, czy usługi socjalne użyteczności publicznej są świadczone przez towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych, innego rodzaju organizacje społeczne lub przedsiębiorstwa prywatne, jeżeli świadczenie ich przez sektor prywatny jest zgodne z zasadą użyteczności publicznej, uważa jednak, że władze publiczne powinny mieć możliwość sprawdzenia w dowolnym momencie, czy usługodawcy przestrzegają zasad i wartości właściwych usługom socjalnym użyteczności publicznej i czy usługi te są świadczone zgodnie z wymogami określonymi uprzednio przez władze publiczne;
15. zachęca przedsiębiorstwa do udziału w finansowaniu, wspieraniu i świadczeniu usług socjalnych użyteczności publicznej w ramach ich odpowiedzialności społecznej; zwraca się do Komisji i państw członkowskich, aby w większym stopniu włączały partnerów społecznych w opracowywanie takich rozwiązań, zgodnie z zasadami przyjętymi w poszczególnych państwach członkowskich;
16. zauważa, że w niektórych państwach członkowskich decentralizacji i przekazaniu władzom regionalnym lub lokalnym uprawnień związanych ze świadczeniem usług socjalnych użyteczności publicznej nie towarzyszyło przyznanie wystarczających środków budżetowych, zapewniające ilościowo i jakościowo optymalny poziom świadczenia usług; wzywa w związku z tym państwa członkowskie, aby każdemu przekazaniu władzom regionalnym lub lokalnym uprawnień dotyczących świadczenia usług socjalnych użyteczności publicznej towarzyszyło przyznanie odpowiednich środków budżetowych;
17. zaleca utworzenie forum, pod auspicjami Parlamentu, które zrzeszałoby europejskie organizacje społeczne oraz przedstawiciele Rady i Komisji i mogłoby wspomóc pilotaż omawianego procesu;
18. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

---

P6\_TA(2007)0071

## **Umowa o komunikacji lotniczej między WE a Stanami Zjednoczonymi**

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2007 r. w sprawie zawarcia umowy o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony a Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek dotyczący decyzji Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich Unii Europejskiej zebranych w Radzie w sprawie zawarcia umowy o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony (COM(2006)0169), („Projekt umowy z listopada 2005 r.”),

Środa, 14 marca 2007 r.

- uwzględniając tekst nowego projektu umowy, który został uzgodniony przez delegacje UE i USA w dniu 2 marca 2007 r. w Brukseli („projekt umowy z dnia 2 marca 2007 r.”),
  - uwzględniając rezolucję z dnia 17 stycznia 2006 r. w sprawie rozwoju wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa<sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając art. 103 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich orzekł, iż kilka dwustronnych umów lotniczych między państwami członkowskimi a Stanami Zjednoczonymi (USA) stoi w sprzeczności z zasadami prawa UE oraz że umowa lotnicza UE-USA jest najlepszym sposobem zapewnienia pełnej zgodności z prawem UE,
- B. mając na uwadze, że rynki lotnicze UE i USA stanowią łącznie około 60 % światowego ruchu lotniczego, zaś umowa lotnicza UE-USA przyniesie korzyści konsumentom po obu stronach Atlantyku i mogłaby stanowić wzór dla dalszej liberalizacji i zbliżania przepisów prawnych na całym świecie,
- C. mając na uwadze, że Rada uznała, iż projekt umowy sfinalizowany w listopadzie 2005 r. nie zapewnia wystarczającej równowagi szans, o ile USA nie zaoferują przewoźnikom z UE większych możliwości dostępu do rynku krajowego USA poprzez inwestycje i udziały w amerykańskich liniach lotniczych,
- D. mając na uwadze, że odpowiedzią Departamentu Transportu USA był projekt regulacji łagodzący interpretację ustawowego wymogu, by amerykańskie linie lotnicze pozostawały pod faktyczną kontrolą obywateli USA, jednakże w grudniu 2006 r. postanowiono wycofać ten projekt po rozpatrzeniu wielu publicznych komentarzy, w tym uwag otrzymanych z Kongresu Stanów Zjednoczonych,
- E. mając na uwadze, że doprowadziło to do nowej rundy negocjacji, w wyniku których powstał projekt umowy z dnia 2 marca 2007 r.,
- F. mając na uwadze, że w umowie tego rodzaju szczególne znaczenie ma zbliżanie przepisów prawnych, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, środowiska i praw socjalnych pracowników,

### **Zasady ogólne**

1. uznaje znaczenie umowy lotniczej UE-USA nie tylko ze względu na jej charakter, lecz także jako wzoru dla przyszłych umów;
2. z zadowoleniem przyjmuje zatem projekt umowy z dnia 2 marca 2007 r., stanowiący ważny krok na drodze do zintegrowanego transatlantyckiego rynku lotniczego, z którego skorzystają konsumenci;
3. preferowałby zawarcie jednej, zrównoważonej i ogólnej umowy, obejmującej wszystkie aspekty otwarcia rynku i zbliżania przepisów prawnych, w miejsce podejścia stopniowego polegającego na zawieraniu umów częściowych;
4. z zadowoleniem przyjmuje zatem art. 21 projektu umowy z dnia 2 marca 2007 r., który zawiera program i jasny harmonogram negocjacji umowy na drugim etapie, w tym przepisy umożliwiające stronom umowy zawieszenie praw określonych w umowie początkowej, jeżeli 30 miesięcy po rozpoczęciu negocjacji w sprawie umowy na drugim etapie porozumienie nie zostanie osiągnięte;
5. wzywa ministrów transportu do zatwierdzenia w czasie posiedzenia Rady w dniach 22 i 23 marca 2007 r. projektu umowy z dnia 2 marca 2007 r.;

### **Otwarcie rynku**

6. podkreśla, że nowa umowa lotnicza UE-USA powinna być zrównoważona pod względem dostępu do rynku i uwzględniać również takie kwestie, jak kabotaż, prawo przedsiębiorczości, własności i rzeczywistej kontroli oraz pomoc państwa;

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 287 E z 24.11.2006 r., str. 84.

Środa, 14 marca 2007 r.

7. z zadowoleniem przyjmuje zatem między innymi zawarte w projekcie umowy z dnia 2 marca 2007 r. postanowienia w sprawie własności, inwestycji i kontroli (załącznik 4) oraz w sprawie franchisingu i stosowania znaków towarowych (załącznik 5), a także w sprawie otwarcia programu „Fly Amercia” dla przewoźników z UE;

8. wyraża jednak ubolewanie z powodu faktu, że w zakresie kabotażu nie dokonano postępu, a także z powodu w dalszym ciągu ograniczonych możliwości sprawowania skutecznej kontroli przez przewoźników z UE nad liniami lotniczymi Stanów Zjednoczonych, nawet pomimo włączenia rozbudowanych postanowień w sprawie własności;

9. podkreśla, że dotacje rządowe dla linii lotniczych mogą zakłócać konkurencję i wzywa obie strony do utrzymywania minimum zakresu ich stosowania, jednocześnie przyjmując z zadowoleniem procedury, dzięki którym strony mogą się wzajemnie informować o środkach przez siebie podejmowanych i omawiać je;

### **Zbliżanie przepisów prawnych**

10. odnotowuje, że projekt umowy z dnia 2 marca 2007 r. tylko częściowo uwzględnia zbliżanie przepisów prawnych i w znacznej mierze pozostawia je Wspólnemu Komitetowi;

11. odnotowuje ponadto, że o ile projekt umowy z dnia 2 marca 2007 r. odnosi się do zbliżania przepisów prawnych, dotyczy to głównie przepisów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, zaś w bardzo niewielkim stopniu aspektów środowiskowych i społecznych;

### **Bezpieczeństwo i ochrona**

12. z zadowoleniem przyjmuje współpracę właściwych organów UE i USA w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa, zarówno na szczeblu UE i federalnym szczeblu USA, jak i na poziomie odpowiednio państw członkowskich i stanów;

13. zwraca uwagę na znaczenie europejskiej czarnej listy przewoźników niespełniających norm oraz amerykańskiego systemu kontroli standardów spełnianych przez przewoźników i zachęca obie strony do wymiany informacji w tym zakresie;

14. zwraca uwagę na znaczenie środków ochrony w sektorze lotnictwa, ostrzega jednak przed nadmiernymi lub nieskoordynowanymi środkami, które nie są oparte na odpowiedniej ocenie ryzyka;

15. wzywa Komisję oraz Stany Zjednoczone do przeanalizowania skuteczności dodatkowych środków bezpieczeństwa wprowadzonych od 2001 r. w celu eliminacji pokrywających się i słabych ogniw w łańcuchu bezpieczeństwa;

16. podkreśla, że wymiana danych osobowych pasażerów pomiędzy UE i USA powinna respektować prywatność obywateli europejskich i amerykańskich, zgodnie z kryteriami postulowanymi w rezolucjach Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2003 r.<sup>(1)</sup> i 7 września 2006 r.<sup>(2)</sup>; podkreśla w tym kontekście pilną potrzebę wypracowania ogólnościatowych norm ochrony danych i prywatności;

17. opowiada się za koncepcją „jednolitego obszaru ochrony lotnictwa”, która zakłada jednorazową kontrolę pasażerską i bagażową na początku podróży, nie zaś przy każdym tranzyście;

### **Środowisko**

18. uznaje, że sektor lotnictwa wywołuje szereg negatywnych skutków dla środowiska, zwłaszcza poprzez emisję hałasu i przyczynianie się, podobnie jak inne środki transportu, do zmian klimatycznych, oraz że skutki te będą się pogłębiać wraz z rozwojem lotnictwa;

19. zauważa, że art. 15 projektu umowy z dnia 2 marca 2007 r. podkreśla w szczególności sposób ewentualność niekorzystnego działania środków na rzecz ochrony środowiska oraz potrzebę ograniczenia takiego działania, zamiast akcentować potrzebę inicjatyw na rzecz środowiska w lotnictwie;

20. podkreśla zatem konieczność, aby, zarówno UE, jak i USA, podjęły skuteczne środki dla zmniejszenia negatywnego oddziaływania lotnictwa na środowisko, nie wyłączając z góry żadnego instrumentu regulacyjnego, finansowego lub innego, który pozwoliłby osiągnąć ten cel;

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 61 E z 10.3.2004 r., str. 381.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 305 E z 14.12.2006 r., str. 250.

Środa, 14 marca 2007 r.

21. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, który zakłada włączenie sektora lotnictwa do europejskiego systemu handlu emisjami, tak aby zmniejszyć wpływ lotnictwa na zmiany klimatyczne; podkreśla, że na wczesnym etapie będą musiały zostać podjęte rozmowy z USA, mające na celu objęcie transatlantyckiego ruchu lotniczego europejskim systemem handlu emisjami do 2012 r., aby umożliwić włączenie sektora lotnictwa w założonych ramach czasowych;
22. zachęca obie strony do wymiany najlepszych praktyk w zakresie redukcji hałasu, z uwzględnieniem różnic w warunkach lokalnych;
23. z zadowoleniem przyjmuje ust. 34 i 35 protokołu konsultacji dołączonego do projektu umowy z dnia 2 marca 2007 r., w których Stany Zjednoczone i UE wyraziły zgodę na wspólną pracę w ramach Międzynarodowej Organizacji lotnictwa Cywilnego oraz G8 w celu zmniejszenia hałasu i emisji lotniczych; z zadowoleniem przyjmuje zamiar odpowiedzialnych władz Stanów Zjednoczonych i UE, by wzmocnić współpracę techniczną w dziedzinie badań naukowych nad klimatem i rozwoju technologicznego, efektywności zużycia paliwa, a także zmniejszenia emisji w transporcie lotniczym;

### **Polityka społeczna**

24. wzywa podmioty sektora lotnictwa w USA i UE do podjęcia stałego dialogu w dziedzinie standardów socjalnych w celu promowania wzajemnego zrozumienia oraz równych zasad gry, a jednocześnie wysokiego poziomu warunków socjalnych;
25. wzywa Komisję do opowiedzenia się za wprowadzeniem do jakiegokolwiek możliwej umowy odniesień do stosownego międzynarodowego prawodawstwa w zakresie praw socjalnych, zwłaszcza standardów pracy zawartych w podstawowych konwencjach Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP 1930-1999), wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych (1976, zmienione w 2000 r.) oraz konwencji rzymskiej o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (1980);
26. nalega, aby do pracowników zatrudnianych i/lub pracujących w państwach członkowskich miały zastosowanie przepisy socjalne UE, w szczególności dyrektywy dotyczące informowania pracowników i konsultacji z nimi (2002/14/WE, 98/59/WE i 80/987/EWG), dyrektywa dotycząca organizacji czasu pracy personelu pokładowego latającego w lotnictwie cywilnym (2000/79/WE) oraz dyrektywa dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (96/71/WE);

### **Prowadzenie negocjacji**

27. wzywa Komisję do zapewnienia należytej informacji oraz konsultowania się z Parlamentem Europejskim i wszystkimi zainteresowanymi podmiotami przed podjęciem drugiej fazy negocjacji oraz w ich trakcie;
28. z zadowoleniem przyjmuje ideę regularnych spotkań pomiędzy posłami do Parlamentu Europejskiego a członkami Kongresu Stanów Zjednoczonych w celu dyskusji nad wszystkimi istotnymi kwestiami dotyczącymi umowy lotniczej UE-USA;

\*

\*   \*

29. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, rządóm i parlamentom państw członkowskich oraz Kongresowi Stanów Zjednoczonych.

---

**P6\_TA(2007)0072**

## **Nierozprzestrzenianie broni jądrowej oraz rozbrojenie jądrowe**

### **Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2007 r. w sprawie nierozprzestrzeniania broni jądrowej oraz rozbrojenia jądrowego**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając trzecie posiedzenie komitetu przygotowawczego na konferencję przeglądową stron Układu o nierozprzestrzenianiu broni jądrowej (NPT) w 2010 r., które ma się odbyć w Wiedniu w dniach od 30 kwietnia do 11 maja 2007 r.,