

Czwartek, 17 czerwca 2010 r.

41. ubolewa nad faktem, że zdolność administracyjna w sektorze środowiska pozostaje słaba i ograniczona; w związku z tym wzywa do przyjęcia na szczeblu państwowym kompleksowej ustawy o środowisku, która zagwarantuje zharmonizowaną ochronę środowiska i ustanowi państwową agencję środowiska;

42. wzywa władze BiH do przyjęcia na szczeblu państwowym ustawy o ubezpieczeniach zdrowotnych, żeby zharmonizować i poprawić jakość publicznej opieki zdrowotnej oraz umożliwić ludziom dostęp do odpowiedniej opieki medycznej na całym terytorium BiH, bez względu na miejsce zamieszkania i zatrudnienia;

Współpraca regionalna

43. podkreśla, jak ważna jest współpraca regionalna i stosunki dobrosąsiedzkie oraz uważa, że stanowią one podstawowy element procesu pojednania poprzez wzmocnienie kontaktów międzyludzkich; podkreśla kluczową rolę podmiotów społeczeństwa obywatelskiego w umacnianiu współpracy regionalnej w sprawach społecznych i politycznych; wzywa władze bośniackie, żeby znalazły rozwiązanie, które zapewni regionalną mobilność obywateli Kosowa oraz możliwość podróżowania do Bośni i Hercegowiny;

44. wyraża uznanie dla niedawnych oświadczeń prezydenta Chorwacji, który przeprosił za politykę prowadzoną przez Chorwację w Bośni i Hercegowinie w latach 90-tych i oddał hołd ofiarom każdej społeczności; uważa ten gest za ważny krok w promowaniu pojednania etnicznego wśród narodów bałkańskich; wzywa inne kraje sąsiadujące z Bośnią i Hercegowiną do pójścia za tym przykładem;

45. wzywa Chorwację oraz Bośnię i Hercegowinę do znalezienia wynegocjowanego rozwiązania kwestii chorwackich planów budowlanych dotyczących mostu Pelješac, którym przeciwna jest Bośnia i Hercegowina; jest zaniepokojony niedawnym ogłoszeniem przez chorwackiego premiera, że Chorwacja może złożyć wniosek o fundusze europejskie celem przyspieszenia kontrowersyjnych prac budowlanych tego mostu; wskazuje, że projekt ten mógłby zaszkodzić przyszłemu rozwojowi bośniackiego portu Neum i że wywołuje on ekologiczne obawy w obu krajach;

46. zauważa, że trudno mówić o trwałej stabilności i współpracy regionalnej na Bałkanach Zachodnich i w całej UE, dopóki utrzymuje się impas polityczny w BiH;

47. wyraża uznanie za czynny udział BiH we współpracy regionalnej, w szczególności za podpisanie z Chorwacją i Serbią umów o międzynarodowej pomocy prawnej w sprawach karnych i cywilnych, których celem jest wykonanie sankcji karnych wobec osób skazanych w jednym z krajów objętych umową i następnie zbiegłych do innego z tych krajów;

*

* *

48. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Wiceprzewodniczącej/Wysokiej Przedstawiciel, Radzie, Komisji oraz rządowi i parlamentom Bośni i Hercegowiny oraz jej jednostek terytorialnych.

Umowa o ruchu lotniczym UE-USA

P7_TA(2010)0239

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie Umowy UE–USA o transporcie lotniczym

(2011/C 236 E/20)

Parlament Europejski,

— uwzględniając tekst protokołu zmieniającego umowę o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony a Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony, parafowanego w dniu 25 marca 2010 r. („drugi etap umowy”),

Czwartek, 17 czerwca 2010 r.

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 maja 2010 r. dotyczącą rozpoczęcia negocjacji w sprawie umów dotyczących rejestru nazwisk pasażerów (PNR) ze Stanami Zjednoczonymi, Australią i Kanadą ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 stycznia 2009 r. w sprawie współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ⁽²⁾,
 - uwzględniając swoje rezolucje z 14 marca i 11 października 2007 r. w sprawie Umowy o komunikacji lotniczej między WE a Stanami Zjednoczonymi ⁽³⁾ („umowa początkowa”),
 - uwzględniając rezolucję z dnia 17 stycznia 2006 r. w sprawie rozwoju wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając art. 110 ust. 4 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że umowa początkowa, stosowana tymczasowo od 30 marca 2008 r., zawiera klauzulę zawieszenia, która mogłaby zostać uruchomiona, jeżeli do listopada 2010 r. nie zawarto by umowy drugiego etapu,
- B. mając na uwadze, że umowa początkowa stanowiła tylko pierwszy krok w kierunku otwarcia rynków lotniczych UE i USA i ściśle zobowiązała obie strony do dalszych negocjacji w zakresie kontynuowania starań o otwarcie dostępu do rynków i maksymalizację korzyści dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, pracowników i społeczeństw oraz do zajęcia się kwestiami dotyczącymi m.in. ułatwiania inwestycji w sposób lepiej odzwierciedlający realia światowego przemysłu lotniczego, umacniania systemu transatlantycznych przewozów lotniczych oraz ustanowienia ram, które zachęcą inne państwa do otwarcia własnych rynków usług lotniczych,
- C. mając na uwadze, że negocjacje rozpoczęte w maju 2008 r. doprowadziły do zawarcia umowy wstępnej w dniu 25 marca 2010 r.,
- D. mając na uwadze, że otwarcie rynków lotniczych UE i USA, stanowiących łącznie około 60 % światowego ruchu lotniczego, przyniosłoby korzyści konsumentom po obu stronach Atlantyku, zapewniłoby znaczące korzyści gospodarcze i stworzyłoby miejsca pracy,

Zasady ogólne

1. zauważa, że umowa wstępna z 25 marca 2010 r. może umocnić postępy poczynione w zapewnianiu dostępu do rynku, uwzględnione w początkowej umowie i umożliwić zacieśnienie współpracy regulacyjnej;
2. przypomina, że różne aspekty uregulowań w dziedzinie lotnictwa, w tym zmniejszenie hałasu i ograniczenie lotów nocnych, powinny być określone na poziomie lokalnym i w pełni zgodnie z zasadą pomocniczości; zwraca się do Komisji o skoordynowanie tych zagadnień na poziomie europejskim z uwzględnieniem porządku prawnego państw członkowskich, aby można było kontynuować negocjacje z USA oraz rozwiązać inne kwestie związane z tymi problemami, takie jak kabotaż;

Otwarcie rynku

3. z zalem zauważa brak istotnych postępów przy usuwaniu nieaktualnych ograniczeń regulacyjnych w dziedzinie inwestycji zagranicznych i uważa, że spowoduje to utrzymanie istniejących nierównych ograniczeń w zakresie własności kapitału zagranicznego i sprawowania przez niego kontroli w Stanach Zjednoczonych;
4. przypomina, że ostatecznym celem Umowy w sprawie transportu lotniczego między UE a USA jest całkowite otwarcie rynku bez żadnych ograniczeń po obu stronach;
5. zauważa, że przewoźnicy lotniczy z UE uzyskają ograniczony dostęp do transportu lotniczego finansowanego przez rząd Stanów Zjednoczonych (program Fly America), i przypomina, że rządy państw członkowskich UE nie mają podobnych postanowień;

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0144.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0001.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0071 oraz P6_TA(2007)0428.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 287 E z 24.11.2006, s. 84.

Czwartek, 17 czerwca 2010 r.

Zbieżność przepisów prawnych, bezpieczeństwo i ochrona

6. zachęca wspólny komitet, aby zgodnie z zasadami lepszych uregulowań prawnych opracował dodatkowe propozycje dotyczące wzajemnego uznawania decyzji regulujących;
7. przywiązuje najwyższą wagę do współpracy w zakresie rozwoju europejskiego i amerykańskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym („SESAR” i „Next Gen”), co ma zapewnić osiągnięcie współdziałania i zgodności oraz pomóc w zmniejszaniu negatywnego oddziaływania na środowisko;
8. z zadowoleniem przyjmuje współpracę organów UE i USA odpowiedzialnych za dziedzinę bezpieczeństwa lotniczego na wszystkich szczeblach;
9. z żalem zauważa, że nie poczyniono dalszych kroków w kwestiach związanych z zagranicznymi stacjami naprawczymi;
10. ponownie zwraca uwagę na znaczenie, jakie mają europejska czarna lista przewoźników niespełniających norm oraz amerykański system kontroli norm spełnianych przez przewoźników, i zachęca obie strony do wymiany informacji w tej dziedzinie;
11. podkreśla, że przy wymianie danych osobowych pasażerów między UE i USA należy respektować prywatność obywateli europejskich i amerykańskich zgodnie z kryteriami postulowanymi w rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r.; podkreśla w tym kontekście pilną potrzebę wypracowania ogólnoswiatowych norm ochrony danych i prywatności;
12. podkreśla, że Unia Europejska opiera się na rządach prawa i że każdy przypadek przekazania danych osobowych z UE i jej państw członkowskich w celach bezpieczeństwa powinien mieć za podstawę umowy międzynarodowe posiadające status aktu prawnego, tak aby zapewnić niezbędne zabezpieczenia dla obywateli UE, poszanowanie gwarancji proceduralnych i prawa do obrony oraz zgodność z przepisami dotyczącymi ochrony danych na szczeblu krajowym i europejskim;
13. podkreśla znaczenie pewności prawnej dla amerykańskich i europejskich obywateli i linii lotniczych, a także zapotrzebowanie tych ostatnich na ujednolicone normy;
14. zwraca uwagę na znaczenie konsultacji i współpracy w zakresie środków ochrony, ostrzega jednak przed nadmiernymi lub nieskoordynowanymi środkami, które nie są oparte na odpowiedniej ocenie ryzyka;
15. ponownie wzywa Komisję i USA do przeanalizowania skuteczności dodatkowych środków bezpieczeństwa przyjętych od 2001 r. w celu eliminacji pokrywających się i słabych ogniw w łańcuchu bezpieczeństwa;
16. opowiada się za koncepcją „jednego punktu kontroli bezpieczeństwa”, dla uniknięcia ponownych kontroli pasażerów i bagażu przy każdej przesiadce;

Środowisko naturalne

17. uznaje, że sektor lotnictwa wywołuje szereg negatywnych skutków dla środowiska, w szczególności jest źródłem hałasu i przyczynia się do zmian klimatycznych, oraz że skutki te będą się pogłębiać wraz z rozwojem lotnictwa;
18. odnotowuje, że wspólne oświadczenie na temat współpracy w zakresie środowiska ma kluczowe znaczenie dla reagowania na wpływ, jaki międzynarodowe lotnictwo wywiera na środowisko, z żalem zauważa jednak, że przepisy dotyczące systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) nie zostały zawarte w umowie wstępnej; wskazuje, że potrzebne będzie prowadzenie dalszych rozmów z USA z myślą o wprowadzeniu w życie ETS do 2012 r.;
19. z zadowoleniem przyjmuje porozumienie o prowadzeniu w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego współpracy mającej na celu ograniczenie hałasu i emisji lotniczych, a także zamiar zacieśnienia współpracy technicznej między UE i USA w dziedzinach takich jak klimatologia, badania naukowe i rozwój technologii, wydajność paliw i ograniczanie emisji pochodzących z transportu lotniczego oraz wymiana najlepszych praktyk w zakresie ograniczania hałasu, przy uwzględnieniu różnic w warunkach lokalnych;

Czwartek, 17 czerwca 2010 r.

Polityka społeczna

20. z zadowoleniem zauważa, że w Umowie uznano znaczenie, jakie mają społeczny wymiar wspólnego komitetu oraz powierzone temu komitetowi obowiązki w zakresie monitorowania wpływu społecznego Umowy i w zakresie opracowywania odpowiednich rozwiązań w razie potrzeby;

21. wzywa Komisję, aby wykorzystwała Umowę do promowania zgodności ze stosownymi międzynarodowymi przepisami dotyczącymi praw socjalnych, w szczególności ze standardami pracy zawartymi w podstawowych konwencjach Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP 1930-1999), z wytycznymi OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych (1976, zmienione w 2000 r.) oraz z Konwencją rzymską o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (1980);

22. nalega, aby do pracowników przyjmowanych do pracy 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 w lotnictwie cywilnym (2000/79/WE) oraz dyrektywa dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (96/71/WE);

Funkcjonowanie Umowy

23. wzywa Komisję, aby zagwarantowała pełne informowanie Parlamentu Europejskiego oraz zasięganie jego opinii na temat pracy wspólnego komitetu, jak i wszystkich zainteresowanych stron;

24. przypomina, że w związku z wejściem w życie Traktatu z Lizbony przed zawarciem międzynarodowych umów dotyczących dziedzin, do których stosuje się zwykłą procedurę prawodawczą (art. 218 ust. 6), wymagana jest zgoda Parlamentu Europejskiego;

25. z zadowoleniem przyjmuje ideę regularnych spotkań posłów do Parlamentu Europejskiego z członkami Kongresu Stanów Zjednoczonych w celu dyskusji nad wszystkimi istotnymi kwestiami dotyczącymi polityki lotniczej UE-USA;

26. zwraca się do Komisji Europejskiej o rozpoczęcie procesu trzeciego etapu negocjacji z myślą o włączeniu następujących zagadnień, do dnia 31 grudnia 2013 r.:

- a) dalszej liberalizacji praw przewozowych;
- b) dodatkowych możliwości inwestycji zagranicznych;
- c) wpływu, jaki środki ochrony środowiska oraz ograniczenia infrastrukturalne wywierają na korzystanie z praw przewozowych;
- d) lepszej koordynacji strategii politycznych dotyczących praw pasażerów w celu zapewnienia pasażerom jak najwyższego poziomu ochrony;

*

* *

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