

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

23. zauważa konieczność inwestowania w badania nad zastosowaniami i usługami powiązаныmi z GNSS – ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych – co ma decydujące znaczenie dla właściwego rozwoju i wykorzystania usług GNSS;
24. wzywa Komisję do wspierania inicjatyw na rzecz rozwoju ośrodków usług właściwych dla danych sektorów, w szczególności w odniesieniu do transportu morskiego;
25. ubolewa, że niedobór funduszy przeznaczonych na badania i innowacje w zakresie zastosowań opartych na EGNOS lub Galileo znacznie opóźnia postęp technologiczny i wzrost potencjału przemysłowego, a także wydajne dla środowiska wdrażanie w Unii Europejskiej i w związku z tym wzywa Komisję do wprowadzenia rozwiązań ułatwiających małym i średnim przedsiębiorstwom dostęp do finansowania;
26. zobowiązuje przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

Międzynarodowe umowy w sprawie komunikacji lotniczej na mocy traktatu lizbońskiego

P7_TA(2011)0251

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie międzynarodowych umów o ruchu lotniczym na mocy traktatu lizbońskiego (2010/2207(INI))

(2012/C 380 E/02)

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją decyzję z dnia 20 października 2010 r. w sprawie przeglądu porozumienia ramowego dotyczącego stosunków między Parlamentem Europejskim a Komisją Europejską ⁽¹⁾ („porozumienie ramowe”),
- uwzględniając rezolucję z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie umowy o ruchu lotniczym UE-USA ⁽²⁾,
- uwzględniając rezolucję z dnia 5 maja 2010 r. dotyczącą rozpoczęcia negocjacji w sprawie umów dotyczących rejestru nazwisk pasażerów (PNR) ze Stanami Zjednoczonymi, Australią i Kanadą ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 25 kwietnia 2007 r. dotyczącą stworzenia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję 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 ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 17 stycznia 2006 r. w sprawie rozwoju wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa ⁽⁶⁾,
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego” (COM(2005)0079),
- uwzględniając Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a w szczególności jego art. 218,
- uwzględniając art. 48 Regulaminu Parlamentu Europejskiego,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0079/2011),

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0366.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0239.

⁽³⁾ Dz.U. C 81 E z 15.3.2011, s. 70.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 74E z 20.03.2008, s. 506.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 301E z 13.12.2007, s. 143.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 287E z 24.11.2006, s. 84.

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

- A. mając na uwadze, że do czasu wejścia w życie traktatu lizbońskiego, w sprawie zawarcia międzynarodowych umów o ruchu lotniczym z Parlamentem Europejskim prowadzono jedynie konsultacje,
- B. mając na uwadze, że w odniesieniu do umów obejmujących dziedziny podlegające zwykłej procedurze ustawodawczej wymagana jest obecnie zgoda Parlamentu Europejskiego,
- C. mając na uwadze, że podczas negocjacji przez Komisję umów między Unią i państwami trzecimi lub organizacjami międzynarodowymi, Parlament jest „natychmiast i w pełni informowany na wszystkich etapach procedury” ⁽¹⁾,
- D. mając na uwadze, że porozumienie ramowe powinno zagwarantować jak najskuteczniejsze i najbardziej przejrzyste wykonywanie uprawnień i przywilejów instytucji,
- E. mając na uwadze, że Komisja zobowiązała się w nim do przestrzegania zasady równego traktowania Parlamentu i Rady w kwestiach legislacyjnych i budżetowych, szczególnie w odniesieniu do wstępu na posiedzenia i przekazywania dokumentów lub innych informacji,

Wprowadzenie

1. uważa, że kompleksowe umowy o ruchu lotniczym z krajami sąsiadującymi lub kluczowymi partnerami na świecie mogą przynieść wymierne korzyści pasażerom, przewoźnikom towarów i liniom lotniczym, zarówno dzięki dostępowi do rynku, jak i zbieżności przepisów służących wspieraniu uczciwej konkurencji, w tym w odniesieniu do dotacji państwowych oraz norm socjalnych i środowiskowych;
2. uznaje, że umowy przekrojowe, dostosowujące obowiązujące umowy dwustronne do prawa wspólnotowego, są konieczne dla zapewnienia pewności prawnej i dodatkowych korzyści w zakresie uproszczenia i zagwarantowania takich samych praw wszystkim unijnym liniom lotniczym;
3. zwraca uwagę, że standardy bezpieczeństwa lotów i standardy bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej mają podstawowe znaczenie dla pasażerów, załogi oraz ogólnie dla sektora lotnictwa, w związku z czym popiera zawieranie umów dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego z krajami, które posiadają rozwinięty przemysł samolotowy, uwzględniając, że poprzez zmniejszenie do minimum liczby ocen, testów i kontroli można obniżyć koszty i zapewnić spójne wysokie normy;
4. ubolewa nad faktem, że Rada nie udzieliła jeszcze Komisji mandatu do negocjacji kompleksowej umowy o ruchu lotniczym z ważnymi partnerami handlowymi takimi jak Chińska Republika Ludowa i Indie; uważa, że coraz bardziej szkodzi to interesom Unii, zwłaszcza biorąc pod uwagę szybki rozwój tych gałęzi przemysłu;
5. wskazuje na nieobecność ważnych państw, takich jak Japonia czy Federacja Rosyjska, w ostatnim wykazie obowiązujących międzynarodowych umów o ruchu lotniczym przekazanych przez Komisję;
6. wyraża zaniepokojenie nierozwiązaną kwestią przelotów nad Syberią; wzywa Komisję do dołożenia wszelkich starań, w tym do poruszenia tej kwestii w kontekście negocjacji dotyczących przystąpienia Rosji do WTO, koniecznych do uniknięcia zakłócenia konkurencji między liniami lotniczymi UE;

Kryteria oceny umowy

7. podkreśla, że w przypadku każdych negocjacji należy ocenić, czy korzystniejsze jest zawarcie umowy na wczesnym etapie, czy też przełożenie w czasie jej zawarcia w poszukiwaniu ambitniejszego wyniku;

⁽¹⁾ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, art. 218, ust.10.

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

8. zaznacza, że przy ocenie kompleksowych umów przedłożonych Parlamentowi do zatwierdzenia, będzie on dążył do stosowania spójnego zestawu norm; zauważa w szczególności, że przy dokonywaniu tej oceny Parlament będzie w szczególności zwracał uwagę na zakres, w jakim: ograniczenia dostępu do rynku i możliwości inwestycyjne są znoszone w sposób zrównoważony, wprowadzane są zachęty służące utrzymaniu i umocnieniu norm socjalnych i środowiskowych, zapewniane są odpowiednie zabezpieczenia w celu ochrony danych i prywatności, uwzględniono wzajemne uznawanie norm bezpieczeństwa, oraz zakres, w jakim zapewniono wysoki poziom praw pasażera;
9. jest zdania, że należy pilnie wprowadzić ogólnościowe normy ochrony danych i prywatności oraz że kryteria określone przez Parlament w jego rezolucji z dnia 5 maja 2010 r. przewidują odpowiedni model takiej umowy; uważa, że Unia powinna odgrywać pionierską rolę przy opracowywaniu takich międzynarodowych standardów;
10. zwraca uwagę na coraz większy wpływ sektora lotnictwa na globalne ocieplenie i uważa, że umowy powinny obejmować zobowiązanie do współpracy, w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w celu ograniczenia emisji lotniczych, a także w celu zacieśnienia współpracy technicznej w dziedzinie klimatologii (emisje CO₂ i inne emisje do atmosfery oddziałujące na klimat), badań naukowych i rozwoju technologii oraz wydajności wykorzystania paliw;
11. podkreśla, że różne aspekty uregulowań w dziedzinie lotnictwa, w tym ograniczenia hałasu i lotów nocnych, powinny być określone na poziomie lokalnym i w pełni zgodne z zasadami uczciwej konkurencji i pomocniczości; zwraca się do Komisji o skoordynowanie tych zagadnień na poziomie europejskim z uwzględnieniem prawa krajowego państw członkowskich oraz zasady „zrównoważonego podejścia” określonej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
12. wzywa Komisję, aby wykorzystała umowy o ruchu lotniczym do wspierania zgodności z odnośnymi międzynarodowymi przepisami dotyczącymi praw socjalnych, w szczególności z normami pracy przewidzianymi 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 z 1980 r.;
13. zauważa, że w przypadku umów dotyczących bezpieczeństwa, kryteria obejmują: pełną wzajemną uznawalność praktyk i procedur certyfikacji, wymianę danych dotyczących bezpieczeństwa, wspólne inspekcje, ściślejszą współpracę prawną oraz konsultacje techniczne, aby rozwiązać nieporozumienia zanim spowodują one konieczność uruchomienia mechanizmu rozstrzygnięcia sporów;

Przebieg procedury

14. podkreśla, że, aby Parlament był w stanie podjąć decyzję o ewentualnym udzieleniu zgody po zakończeniu negocjacji, musi on śledzić ten proces od samego początku; sądzi, że również w interesie innych instytucji leży, aby zidentyfikować wszelkie kwestie mające wystarczające znaczenie, by poddać w wątpliwość gotowość Parlamentu do wydania zgody, i zająć się nimi na wczesnym etapie;
15. przypomina, że już porozumienie ramowe z 2005 r. nałożyło na Komisję obowiązek wczesnego i jasnego informowania Parlamentu na etapie przygotowań, prowadzenia i zamykania międzynarodowych negocjacji; odnotowuje, że zmienione porozumienie z października 2010 r. przewiduje w szczególności obowiązek informowania Parlamentu od początku, regularnie i, jeżeli to konieczne, w sposób poufny, o wszystkich szczegółach trwającej procedury na wszystkich etapach negocjacji;
16. oczekuje od Komisji, że udzieli ona właściwej komisji Parlamentu Europejskiego informacji o zamiarze podjęcia negocjacji w celu zawarcia lub zmiany międzynarodowych umów o ruchu lotniczym, przedstawi projekt wytycznych negocjacyjnych, projekty tekstów negocjacyjnych, a także dokumenty przeznaczone do parafowania, wraz ze wszelkimi innymi odnośnymi dokumentami i informacjami; oczekuje, że udział Parlamentu w zakresie wszelkich dalszych zmian międzynarodowych umów lotniczych będzie w nich wyraźnie zastrzeżony;

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

17. zwraca uwagę, że zgodnie z art. 24 porozumienia ramowego wymienione wyżej informacje muszą być przekazywane Parlamentowi w taki sposób, aby mógł on w razie konieczności wyrazić swoją opinię; pilnie wzywa Komisję do przedstawienia Parlamentowi sprawozdania na temat tego, jak uwzględniano opinie Parlamentu;

18. przyznaje, że otrzymując poufne informacje o toczących się negocjacjach, Parlament ma obowiązek zapewnić, że ich poufny charakter zostanie zachowany;

19. zauważa, że Regulamin Parlamentu zezwala zgromadzeniu plenarnemu „na podstawie sprawozdania właściwej komisji [...] przyjęć zalecenia i zwrócić się o ich uwzględnienie przed zawarciem rozpatrywanej umowy międzynarodowej” (art. 90 ust. 4);

20. uznaje, że umowy o ruchu lotniczym często przyznają zasadniczą rolę wspólnej komisji, w szczególności w odniesieniu do zbieżności przepisów; zgadza się z tym, że w wielu przypadkach jest to elastyczniejszy i skuteczniejszy sposób podejmowania decyzji niż dążenie do uwzględnienia takich punktów w samej umowie; podkreśla jednak znaczenia otrzymywania przez Parlament pełnych i aktualnych informacji o pracy poszczególnych wspólnych komisji;

21. wzywa Komisję, aby w celu zapewnienia sprawnego przepływu informacji regularnie, ale nie rzadziej niż co trzy lata, przedstawiała Parlamentowi sprawozdanie zawierające analizę zalet i wad obowiązujących porozumień; na podstawie tego sprawozdania Parlament mógłby następnie skuteczniej oceniać przyszłe porozumienia;

*

* *

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