

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

P7_TA(2013)0290

Polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom (2012/2299(INI))

(2016/C 075/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?” (COM(2012)0556),
 - uwzględniając rezolucję z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie międzynarodowych umów o ruchu lotniczym na mocy traktatu lizbońskiego ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją decyzję z dnia 20 października 2010 r. w sprawie nowelizacji porozumienia ramowego w sprawie stosunków między Parlamentem Europejskim i Komisją Europejską („porozumienie ramowe”) ⁽²⁾,
 - uwzględniając rezolucję z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie Umowy UE–USA o transporcie lotniczym ⁽³⁾,
 - uwzględniając rezolucję z dnia 25 kwietnia 2007 r. dotyczącą stworzenia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając rezolucję z dnia 17 stycznia 2006 r. w sprawie rozwoju wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa ⁽⁵⁾,
 - uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 90, art. 100 ust. 2 i art. 218,
 - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Handlu Międzynarodowego oraz Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A7–0172/2013),
- A. mając na uwadze, że lotnictwo to szybko rosnący sektor gospodarki, zarówno w Unii, jak i poza nią, zwłaszcza w Azji i na Bliskim Wschodzie;

⁽¹⁾ Dz.U. C 380 E z 11.12.2012, s. 5.

⁽²⁾ Dz.U. C 70 E z 8.3.2012, s. 98.

⁽³⁾ Dz.U. C 236 E z 12.8.2011, s. 121.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 506.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 287 E z 24.11.2006, s. 84.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

- B. mając na uwadze, że lotnictwo ma do odegrania istotną rolę w łączeniu ludzi i przedsiębiorstw zarówno wewnątrz Unii, jak i w skali globalnej, zwłaszcza z rynkami rozwijającymi się;
- C. mając na uwadze, że liczba miejsc pracy, które zostały zlikwidowane przez europejskie linie lotnicze oraz które są planowane do likwidacji wyniosła od roku 2012 ponad 20 000;
- D. mając na uwadze, że europejscy partnerzy społeczni branży lotniczej porozumeli się w dniu 29 stycznia 2013 roku w ramach dialogu na temat skutków wpływu globalnego kryzysu na lotnictwo cywilne co do tego, że konieczne jest skoordynowane i szeroko zakrojone działanie na płaszczyźnie międzynarodowej;
- E. mając na uwadze, że opublikowany przez Komisję w 2005 r. komunikat miał istotne znaczenie dla rozwoju unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa;
- F. mając na uwadze, że wydarzenia ostatnich siedmiu lat wskazują na potrzebę dalszego przeglądu;

Uwagi ogólne

1. podkreśla postęp, jakiego dokonano w procesie tworzenia jednolitego i otwartego regionalnego rynku Unii, a jednocześnie przy tworzeniu wspólnego podejścia Unii do jej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa;
2. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji, który zawiera przygotowaną w odpowiednim czasie analizę obecnej sytuacji i postępów osiągniętych w polityce zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa od 2005 r., a także wyzwania stojących przed unijnym sektorem lotnictwa na niezwykle konkurencyjnym światowym rynku lotniczym;
3. podkreśla zasadniczą rolę sektora lotnictwa w gospodarce Unii, zwłaszcza pod względem wzrostu i zatrudnienia, biorąc pod uwagę, że w sektorze tym pracuje ponad 5 mln Europejczyków i wytwarza on 2,4 % PKB Unii, przyczyniając się do tworzenia sieci połączeń Unii z resztą świata; podkreśla potrzebę utrzymania silnego i konkurencyjnego sektora lotnictwa Unii;
4. uważa, że dokonano istotnego postępu w zakresie określania i wdrażania mechanizmów i systemów Unii, takich jak jednolita europejska przestrzeń powietrzna (SES), europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR), inicjatywa „Czyste niebo”, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS), celem zwiększenia bezpieczeństwa i spełnienia wymogów pasażerów; uważa, że należy dokonać dalszego postępu w tych obszarach;
5. wyraża jednak zaniepokojenie opóźnieniami we wdrażaniu SES i SESAR, biorąc pod uwagę niepotrzebne koszty, jakie z powodu tych opóźnień ponoszą linie lotnicze i ich klienci; popiera Komisję w odniesieniu do podjęcia działań karnych wobec tych państw członkowskich, które nie dotrzymały terminu ustalonego na grudzień 2012 r. i nie poczyniły żadnych postępów w zakresie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
6. wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyspieszenia prac nad wprowadzeniem w życie SES oraz SESAR; stwierdza, że pełne wprowadzenie w życie SES stworzy istotne bezpośrednie i pośrednie możliwości zatrudnienia;
7. podkreśla znaczenie tych programów unijnych nie tylko dla rynku wewnętrznego, ale również dla polityki zewnętrznej; uważa, że ukończenie i wdrożenie tych instrumentów pomoże we wzmocnieniu pozycji przemysłu Unii na konkurencyjnym rynku światowym;
8. podkreśla znaczenie obecnego przeglądu rozporządzenia w sprawie praw pasażerów linii lotniczych oraz popiera silne i zdecydowane przyjazne dla konsumentów prawodawstwo europejskie;
9. zdaje sobie sprawę, że skutki kryzysu finansowego różnią się w poszczególnych regionach świata; uważa, że w rezultacie linie lotnicze w Unii stoją w obliczu wyzwań konkurencyjnych, a dwustronne umowy o komunikacji lotniczej nie zawsze są najwłaściwszym rozwiązaniem służącym zwalczaniu ograniczeń rynkowych lub nieuczciwych subsydiów;
10. uważa, że skoro nie udało się stworzyć kompleksowej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa, pomimo wysiłków podejmowanych w okresie ostatnich siedmiu lat, należy możliwie jak najszybciej zastosować ściślejsze skoordynowane podejście unijne, obejmujące ambitniejsze cele, aby zapewnić uczciwą i otwartą konkurencję;

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

11. uważa, że europejska spójność regulacyjna jest elementem o kluczowym znaczeniu dla silnej pozycji Europy na rynku światowym i dla interakcji z krajami trzecimi;

Komunikat z 2005 r. i rezolucja Parlamentu

12. przyjmuje z zadowoleniem postęp osiągnięty w zakresie trzech filarów polityki z 2005 r.; obecnie ponad 100 państw trzecich uznaje zasadę wyznaczenia unijnego; ponad 1 000 dwustronnych umów o komunikacji lotniczej dostosowano do prawa Unii, gwarantując w ten sposób pewność prawa; ubolewa, że te zasady nadal wymagają zaakceptowania przez ważnych partnerów, w tym Chiny, Indie i Republikę Południowej Afryki;

13. wskazuje, że wdrożenie unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa umożliwiło maksymalne wykorzystanie możliwości jednolitego rynku w takim zakresie, w jakim ułatwia on konsolidację unijnej branży lotniczej w czasie, gdy w warunkach globalizacji podmioty gospodarcze muszą być silniejsze, aby stawić czoła zagranicznej konkurencji;

14. podkreśla, że wspólnie z krajami sąsiadującymi udało się stworzyć stale rosnący wspólny obszar lotniczy; uważa, że te porozumienia zapewniły ważne korzyści gospodarcze; z zadowoleniem przyjmuje istotne wysiłki podjęte na rzecz dopasowania różnych ram regulacyjnych do prawodawstwa Unii w takich dziedzinach, jak bezpieczeństwo, ochrona, zarządzanie ruchem lotniczym, ochrona środowiska naturalnego, prawa pasażerów, uregulowania ekonomiczne i aspekty socjalne;

15. z zadowoleniem przyjmuje zawarcie szeroko zakrojonej umowy o transporcie lotniczym między UE a Stanami Zjednoczonymi oraz jej pozytywne skutki dla obu gospodarek, a także wygenerowanie dzięki niej szacunkowo 80 000 nowych miejsc pracy w ciągu pierwszych pięciu lat;

16. jest zdania, że silna unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa, nakierowana przede wszystkim na najważniejsze rynki wzrostu w segmencie połączeń długodystansowych, otworzyłaby przed unijnymi przedsiębiorstwami lotniczymi nowe szanse gospodarcze, szczególnie w regionie Azji i Pacyfiku;

17. podkreśla potrzebę doprowadzenia do końca negocjacji z niektórymi kluczowymi partnerami, takimi jak Brazylia, a szerokie umowy o komunikacji lotniczej z takimi krajami mogą przynieść istotne korzyści gospodarcze;

18. podkreśla, że część postulatów zawartych w rezolucji Parlamentu z 2006 r. nadal wymaga spełnienia; podkreśla w szczególności konieczność wspierania właściwych międzynarodowych norm bezpieczeństwa i ochrony, a ponadto konieczność zapewnienia równego traktowania przewoźników lotniczych z Unii i spoza niej oraz konieczność łagodzenia negatywnych skutków dla środowiska naturalnego;

19. podkreśla znaczenie narzędzi takich jak system wspólnych komisji w wypracowywaniu wspólnych podejść do specyficznych zagadnień związanych z lotnictwem;

20. przyjmuje z zadowoleniem realizację innych kwestii poruszonych w rezolucji z 2006 r., na przykład rozszerzenie zakresu zadań EASA;

Rynek

21. zauważa istotny wzrost natężenia ruchu z i do regionu Azji i Pacyfiku, a także w obrębie tego regionu, odzwierciedlający występujący w nim trend wzrostu gospodarczego; wyraża zaniepokojenie ewentualnością utraty przez linie lotnicze i przedsiębiorstwa z Unii zarówno wielkich szans związanych z tą częścią świata, jak i potencjału generowania zysków, jeżeli nie zostaną podjęte żadne działania;

22. zauważa również, że doszło do umocnienia ogólnoświatowej pozycji przewoźników spoza Unii dzięki dotacjom i dużym publicznym inwestycjom w samoloty i infrastrukturę, podjętym w różnych regionach Bliskiego Wschodu, Dalekiego Wschodu i Ameryki Południowej;

23. zwraca uwagę na istotne zmiany, do jakich doszło na rynku wewnętrznym Unii w wyniku wzrostu udziału tanich przewoźników w rynku; uważa, że bez względu na konkurencję te dwa modele działalności gospodarczej mogą znaleźć sposób na wzajemne uzupełnianie się przy stawianiu czoła wyzwaniom rynkowym z zewnątrz;

24. zauważa, że niezwykle niskie ceny biletów oferowane przez niektórych europejskich tanich przewoźników są kompensowane przez te przedsiębiorstwa nieuczciwymi praktykami w zakresie warunków pracy, jak niskie standardy socjalne i standardy praw pracowniczych dla personelu; zauważa też, że do takiej wyceny biletów wydają się przyczyniać minimalne inwestycje w standardy bezpieczeństwa, a także nieuzasadnione dotacje regionalne;

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

25. zwraca uwagę, że między przedsiębiorstwami lotniczymi istnieje duża konkurencja związana z ofertą przewoźników niskokosztowych – segmentu, który obejmuje 40 % całej oferty w ruchu lotniczym w Unii; podkreśla, że jeżeli dane państwo członkowskie ratyfikowało konwencje MOP nr 87 i 98, przedsiębiorstwa lotnicze muszą przestrzegać zawartych w nich praw podstawowych dotyczących wolności zgromadzeń, a także uznawać mandat przedstawicieli pracowników i przestrzegać porozumień w sprawie wynagrodzeń, przy czym przestrzeganie tych przepisów musi podlegać kontroli, a ich naruszanie – sankcjom;
26. zwraca uwagę na znaczenie węzłów lotniczych, w tym rozwoju węzłów drugorzędnych, węzłów wyspecjalizowanych i wielowęzłowości, a także na pilną potrzebę długoterminowych inwestycji publicznych i prywatnych w infrastrukturę portów lotniczych w celu zwiększenia przepustowości, np. poprzez budowę nowych pasów startowych, a także bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury – w tym lotnisk regionalnych, np. w regionie śródziemnomorskim i przy wschodnich granicach Unii – za pomocą lepszego zarządzania przydziałami czasu na start i lądowanie;
27. podkreśla, że konkurencyjność unijnych przewoźników ograniczają na poziomie światowym takie czynniki, jak brak równych warunków działania wynikający np. z różnych podatków krajowych, zatłoczone porty lotnicze, wysokie opłaty z tytułu zarządzania ruchem lotniczym i opłaty lotniskowe, pomoc państwa otrzymywana przez konkurentów, koszt emisji dwutlenku węgla, stosowanie niższych standardów socjalnych oraz różnorodnych reguł dotyczących pomocy publicznej poza granicami Unii;
28. uważa, że te czynniki stanowią potencjalne przeszkody dla wzrostu i zatrudnienia;
29. wzywa Komisję do przeprowadzenia analizy rozbieżnych opłat, składek i podatków z tytułu transportu lotniczego w poszczególnych państwach członkowskich oraz ich wpływu na ceny biletów i zyski linii lotniczych, a także do przeprowadzenia analizy dotyczącej ewentualnej pomocy państwa otrzymywanej przez konkurentów w skali światowej i jej wpływu na linie lotnicze Unii;
30. przyjmuje z zadowoleniem nowe regulacje unijne dotyczące zabezpieczenia społecznego pracowników niestacjonarnych;

Przyszłe działania

31. uważa, że polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa powinna w pełni respektować zasadę wzajemności, w tym dostępu do rynku, otwartości i uczciwej konkurencji, przy równych warunkach działania, oraz powinna kierować się dwoma głównymi celami: korzyściami dla konsumentów i przedsiębiorstw oraz wspieraniem linii i portów lotniczych Unii w ich wysiłkach służących utrzymaniu pozycji światowych liderów;
32. podkreśla w związku z tym, że umowy dotyczące ruchu lotniczego z państwami sąsiadującymi oraz partnerami wyznającymi te same wartości muszą zawierać ramowe warunki prawne gwarantujące uczciwą konkurencję;
33. wzywa do dalszego stosowania procedur negocjowania kompleksowych umów o komunikacji lotniczej na szczeblu Unii, opierających się na jedności europejskiej i zatwierdzonych przez Radę;
34. wzywa Komisję do wspierania i obrony interesów Unii w ramach umów oraz do prezentowania norm, wartości i najlepszych praktyk unijnych oraz dzielenia się nimi;
35. wzywa do nasilonej współpracy i koordynacji między Komisją a państwami członkowskimi podczas negocjowania umów o komunikacji lotniczej z kluczowymi partnerami w celu zwiększenia efektu dźwigni Unii i jej szans na dostęp do nowych rynków;
36. wzywa Komisję do uwzględnienia w kompleksowych umowach warunków regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, praw pasażerów, szkolenia personelu i zezwoleń;
37. wzywa Komisję do zakończenia trwających negocjacji z państwami sąsiadującymi, takimi jak Ukraina, Liban, Tunezja, Azerbejdżan i Algieria; wskazuje, że bliskość geograficzna tych krajów i ich rynków oraz wzrost gospodarczy mający ostatnio miejsce w niektórych z nich mogą stanowić szansę rozwoju dla regionalnych i drugorzędnych portów lotniczych w Unii; uważa, że ze względu na swoją dużą przepustowość regionalne porty lotnicze mogą przyczynić się do zmniejszenia zatłoczenia głównych węzłów europejskich, czyniąc je bardziej konkurencyjnymi w skali światowej;
38. wzywa Radę do udzielenia Komisji indywidualnych mandatów negocjacyjnych dotyczących pozostałych państw sąsiadujących, mianowicie Turcji, Armenii i Libii;

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

39. uważa, że zindywidualizowane podejście Unii musi przeważać w jej stosunkach z kluczowymi partnerami i wzywa Komisję do jak najszybszego zakończenia negocjacji kompleksowych umów o ruchu lotniczym, w tym z Australią i Brazylią, a Radę – do udzielenia Komisji mandatu do negocjowania takich umów z szybko rosnącymi gospodarkami, takimi jak Chiny, Indie i państwa rejonu Zatoki Perskiej;

40. jest zdania, że ewentualna przyszła umowa o handlu i inwestycjach między Unią a USA również wpłynęłaby na sektor lotnictwa; w związku z tym uważa, że Komisja powinna przekazać wystarczające informacje, tak aby Parlament mógł dokładnie monitorować zbliżające się negocjacje;

41. podkreśla konieczność pełnego osiągnięcia celów wyznaczonych w umowie o transporcie lotniczym z kluczowymi partnerami, zwłaszcza ze Stanami Zjednoczonymi i Kanadą, w tym usunięcia ograniczeń w zakresie własności linii lotniczych przez podmioty zagraniczne; wzywa do działań mających na celu przewycięzenie utrzymującego się braku równowagi między możliwościami firm z Unii do świadczenia usług kabotażowych na rynku USA a możliwościami linii lotniczych z USA do świadczenia takich usług w Europie; przypomina, że międzynarodowe inwestycje wzajemne przyczyniają się do ekonomicznej dynamiki sektora lotniczego i w związku z tym zachęca Komisję do propagowania międzynarodowych przepisów prawnych, które sprzyjają rozwojowi i wspieraniu takich inwestycji oraz służą promowaniu aktywnej polityki na rzecz opracowywania norm i najlepszych praktyk dotyczących inwestycji międzynarodowych;

42. uważa, że umowy dwustronne mogą wnieść istotny wkład w rozwój polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa, ale zwraca jednocześnie uwagę na znaczenie wspólnego podejścia Unii;

43. podkreśla istotne znaczenie uczciwej i otwartej konkurencji we wszystkich działaniach związanych z usługami lotniczymi; wzywa do uwzględnienia standardowych klauzul „uczciwej konkurencji” w dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej;

44. wzywa Komisję do określenia, a państwa członkowskie do stosowania, minimalnego zestawu standardowych unijnych wymogów prawnych, w szczególności dotyczących współpracy regulacyjnej, norm pracy i ochrony środowiska oraz praw pasażerów, jakie powinny być włączane do umów dwustronnych, z jasnym celem polegającym na tworzeniu szans i usuwaniu barier dla linii lotniczych Unii;

45. wzywa Komisję do przedłożenia wniosku dotyczącego pilnej zmiany lub zastąpienia rozporządzenia (WE) nr 868/2004 dotyczącego ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty⁽¹⁾;

46. popiera wniosek Komisji dotyczący zapewnienia wolnej i uczciwej konkurencji w stosunkach i umowach z krajami trzecimi oraz do opracowania nowych instrumentów obrony handlowej, które są lepiej dostosowane i bardziej skuteczne w radzeniu sobie z nieuczciwymi praktykami, takimi jak dyskryminacja, niespójne stosowanie ram prawnych i brak przejrzystości w sprawozdaniach finansowych firm, co może doprowadzić do zakłóceń na rynku;

47. wzywa Komisję do nawiązania dialogu z państwami rejonu Zatoki Perskiej z myślą o zwiększeniu przejrzystości oraz zapewnieniu uczciwej konkurencji;

48. zauważa, że Federacja Rosyjska odmawia przestrzegania porozumienia dotyczącego stopniowej likwidacji opłat za przeloty nad Syberią, osiągniętego w ramach przystąpienia Federacji Rosyjskiej do WTO w 2011 r.; uważa, że ponieważ z powodu tych nielegalnych opłat za tranzyt przewoźnicy Unii działają w długotrwałych dyskryminujących warunkach, Unia powinna mieć możliwość przyjęcia analogicznych środków – poprzez odmowę lub ograniczenie tranzytu przez swoje terytorium lub, bardziej ogólnie, poprzez podjęcie wszelkich środków związanych z korzystaniem z przestrzeni powietrznej Unii przez przewoźników lotniczych Federacji Rosyjskiej – aby skłonić Federację Rosyjską do zniesienia wyżej wspomnianych opłat, które są nielegalne, gdyż naruszają umowy międzynarodowe (konwencję z Chicago); w związku z tym wzywa Komisję i Radę do rozważenia potencjalnych środków mających na celu zapewnienie wzajemności między Federacją Rosyjską a Unią w odniesieniu do korzystania z przestrzeni powietrznej;

49. podkreśla, że ambitna polityka Unii dotycząca ochrony praw pasażerów transportu lotniczego może stanowić element jakościowy wyróżniający przewoźników lotniczych Unii na tle światowej konkurencji; wzywa Komisję do podjęcia dalszych kroków w celu wspierania wysokich standardów Unii w zakresie praw pasażerów transportu lotniczego, a także kontrolowania ich wdrażania i stosowania;

⁽¹⁾ Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

50. wzywa Komisję do jak najszybszego opracowania nowych ram regulacyjnych dotyczących wdrażania SES, w oparciu o podejście odgórne, w tym lepszy mechanizm współpracy między europejskimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, oraz do zapewnienia niezbędnych warunków do rozpoczęcia wdrażania SESAR;

51. wzywa Radę, aby ostatecznie przyjęła stanowisko w sprawie rezolucji ustawodawczej Parlamentu z dnia 5 maja 2010 r. na temat wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie opłat za ochronę lotnictwa⁽¹⁾, która mimo przyjęcia w Parlamencie znaczną większością 96 % głosów, wciąż pozostaje zablokowana w Radzie;

52. uważa, że Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) ma ważną rolę do odegrania w procesie rozwoju ram regulacyjnych dla globalnego sektora lotniczego, na przykład w zakresie liberalizacji wymogów co do własności i kontroli linii lotniczych oraz zapewnienia globalnej interoperacyjności w zarządzaniu ruchem lotniczym; zachęca ICAO do dalszego rozwijania ogólnosiękatych, rynkowych środków służących redukcji hałasu na lotniskach oraz ograniczeniu wszelkich emisji gazów cieplarnianych; uznaje za istotne, aby na forum ICAO jak najszybciej osiągnąć porozumienie dotyczące podejścia globalnego;

53. wzywa do przyznania Komisji mandatów negocjacyjnych w celu wyjaśnienia kwestii reprezentacji Unii na forum ICAO i wzmocnienia tej reprezentacji;

o
o o

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

P7_TA(2013)0291

Agencje kredytów eksportowych państw członkowskich

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie pierwszego sprawozdania rocznego Komisji dla Parlamentu Europejskiego w sprawie działalności agencji kredytów eksportowych państw członkowskich (2012/2320(INI))

(2016/C 075/02)

Parlament Europejski,

- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylające decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE⁽¹⁾,
- uwzględniając rozporządzenie delegowane Komisji z dnia 14 marca 2013 r. zmieniającego załącznik II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych (C(2013)1378),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 grudnia 2012 r. w sprawie finansowania handlu i inwestycji unijnych MŚP: łatwiejszy dostęp do kredytu w celu wsparcia internacjonalizacji⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 września 2011 r. w sprawie nowej polityki handlowej dla Europy w ramach strategii „Europa 2020”⁽³⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. C 81 E z 15.3.2011, s. 164.

⁽²⁾ Dz.U. L 326 z 8.12.2011, s. 45.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2012)0469.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 56 E z 26.2.2013, s. 87.