EVROPSKÝ PARLAMENT

2004 *2009*

Dokument ze zasedání

7. 3. 2007 B6-0077/2007

NÁVRH USNESENÍ,

který na závěr rozpravy o prohlášení Komise

v souladu s čl. 103 odst. 2 jednacího řádu

předložil Saïd El Khadraoui

za Výbor pro dopravu a cestovní ruch,

o uzavření dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na straně druhé

B6-0077/2007

Usnesení Evropského parlamentu o uzavření dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na straně druhé

Evropský parlament,

– s ohledem na návrh rozhodnutí Rady a zástupců vlád členských států Evropské unie, kteří se sešli v Radě, na uzavření dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na druhé straně (KOM(2006)0169),

– s ohledem na usnesení Evropského parlamentu ze dne 17. ledna 2006 o rozvoji vnější politiky Společenství v oblasti letectví[1] ,

– s ohledem na čl. 103 odst. 2 jednacího řádu,

A. vzhledem k tomu, že Soudní dvůr ES rozhodl, že několik dvoustranných dohod mezi členskými státy a USA je v rozporu se zásadami právních předpisů EU a že dohoda o letecké dopravě mezi EU a USA je nejlepším způsobem, jak dosáhnout plného souladu s právními předpisy EU,

B. vzhledem k tomu, že trhy EU a USA v oblasti letectví tvoří dohromady 60 % světového letového provozu a dohoda o letecké dopravě mezi EU a USA bude přínosem pro spotřebitele na obou stranách Atlantiku a mohla by se stát modelem pro další liberalizaci a sbližování předpisů na celém světě,

C. vzhledem k tomu, že Rada EU dospěla k závěru, že pokud USA neposkytne leteckým společnostem EU více příležitostí k získání přístupu na domácí trh prostřednictvím investic a účasti v leteckých společnostech USA, nevytváří návrh dohody finalizovaný v listopadu 2005 dostatečně vyvážené příležitosti,

D. vzhledem k tomu, že ministerstvo dopravy USA odpovědělo sdělením o navrhované tvorbě předpisů, v němž podává volnější výklad statutárního požadavku, aby letecké společnosti USA byly pod skutečnou kontrolou občanů USA, avšak po přehodnocení početných připomínek veřejnosti včetně připomínek obdržených od Kongresu USA, se v prosinci 2006 rozhodlo vzít toto sdělení zpět,

E. vzhledem k tomu, že tím vznikla nová situace, jež si vyžaduje přehodnocení znění návrhu dohody z listopadu 2005 a uskutečnění nových kroků, aby se dospělo k vyvážené dohodě o letecké dopravě mezi EU a USA,

F. vzhledem k tomu, že v takové dohodě je zvláště důležité sbližování předpisů, především předpisů týkajících se bezpečnosti, životního prostředí a sociálních práv pracovníků,

[1] P6_TA(2006)0055

Obecné zásady

1. uznává význam nejen samotné dohody o letecké dopravě mezi EU a USA, ale i její význam jako vzoru pro pozdější dohody;

2. vyzývá vyjednavače EU a USA, aby dosáhli vyvážené dohody o letecké dopravě co nejdříve;

3. dává přednost uzavření jedné vyvážené celkové dohody týkající se všech aspektů otevření trhu a sblížení regulačních opatření před postupným přístupem prostřednictvím částečných dohod;

4. je názoru, že pokud USA nebudou ochotny prosazovat jakékoli prvky, které by mohly napomoci k dosažení vyvážené dohody o leteckých službách, může se EU rozhodnout, že omezí některé svobody, které v současnosti v EU využívají letecké společnosti USA, s cílem dosáhnout plné reciprocity na leteckém trhu USA–EU; vyzývá Komisi a Radu, aby nepodepisovaly návrh dohody z listopadu 2005, pokud nebude pozměněn tak, aby bylo dosaženo plné rovnováhy zájmů;

5. vyzývá Komisi, aby v případě, že celková dohoda nebude možná, souhlasila s postupným přístupem pouze tehdy, pokud budou pozdější fáze a termíny pro jejich uzavření a důsledky jakéhokoli nedodržení v této souvislosti uvedeny závazným způsobem v první fázi dohody;

6. vyzývá USA, aby zásadně přehodnotily svůj postoj ve věci svých značně restriktivních pravidel pro vlastnictví a kontrolu amerických leteckých společností a práva kabotáže pro zahraniční letecké společnosti, protože dosažení vyvážené a souhrnné dohody o leteckých službách mezi USA a EU se nezdá být možné, pokud USA nezmění svůj současný postoj k těmto otázkám;

Otevření trhu

7. zdůrazňuje, že nová dohoda o letectví mezi EU a USA by měla být vyvážená z hlediska přístupu na trh a měla by zohledňovat rovněž otázky kabotáže, práva na usazování, vlastnictví, faktickou kontrolu a na státní pomoc;

8. dává tedy přednost tomu, aby kabotáž byla zahrnuta do dohody, neboť bez kabotáže vyznívá dohoda ve prospěch leteckých společností USA, které mají povoleny lety mezi místy v různých členských státech EU, zatímco letecké společnosti EU nemají povoleny lety mezi místy v USA;

9. vyzývá Komisi, aby v případě, že zahrnutí kabotáže nebude možné, nalezla vyvážený přístup jiným způsobem, pokud možno kompenzací leteckým společnostem EU v jiných oblastech nebo úměrným snížením práv leteckých společností USA v Evropě;

10. zdůrazňuje, že vládní dotace leteckým společnostem mohou narušit hospodářskou soutěž, a vyzývá obě strany, aby jejich využívání omezily na minimum, a vítá současně postupy, podle nichž se strany mohou navzájem informovat a diskutovat o opatřeních, které přijmou;

Sbližování předpisů

11. upozorňuje, že vývojem sbližování předpisů se dohoda z listopadu 2005 zabývá pouze částečně a tato otázka byla do značné míry ponechána společnému výboru;

12. poznamenává dále, že pokud se dohoda z listopadu 2005 zabývá sbližováním předpisů, týká se to hlavně bezpečnosti a jen velmi málo životního prostředí a sociálních aspektů;

Bezpečnost

13. vítá spolupráci mezi odpovědnými orgány EU a USA v oblasti bezpečnosti letectví jak na úrovni EU a na federální úrovni v USA, tak i na úrovni (členských) států;

14. uznává význam evropské černé listiny leteckých společností nesplňujících standardy a systém USA pro kontrolu standardů leteckých společností a vyzývá obě strany, aby v tomto ohledu sdílely informace;

15. uvědomuje si význam bezpečnostních opatření v oblasti letectví, varuje však před nadměrnými nebo nekoordinovanými opatřeními, které se nezakládají na vhodném hodnocení rizik; trvá v této souvislosti na tom, že nově nařízené důkladnější kontroly tekutin, léků a podobných předmětů přinášených na palubu letadel by měly být zrušeny, pokud se nepodaří prokázat, že došlo dle dosavadní zkušenosti ke zvýšení bezpečnosti a tyto kontroly jsou skutečně přínosem;

16. vyzývá Komisi, aby při svých jednáních s USA přehodnotila účinnost dodatečných bezpečnostních opatření prosazovaných od roku 2001, aby bylo možno odstranit překrývající se a slabá místa v bezpečnostním řetězci;

17. zdůrazňuje, že při výměně osobních údajů mezi EU a USA by mělo být respektováno soukromí evropských a amerických občanů, v souladu s kritérii, na něž se Evropský parlament odvolává ve svých usneseních ze dne 13. března 2003[1] a 7. září 2006[2]; v této souvislosti zdůrazňuje, že je nezbytně nutné dospět k celosvětovým standardům ochrany údajů a soukromí;

18. obhajuje koncept „bezpečnosti v jednom místě“, při němž se kontrolují cestující a zavazadla pouze na počátku jejich cesty, a nikoli opakovaně při každém transferu;

19. zdůrazňuje vyjednávačům, že možné selhání vyjednávání by nemělo blokovat budoucí dohody o spolupráci mezi EASA a FAA v oblasti bezpečnosti;

Životní prostředí

20. uznává, že odvětví letectví má několik negativních důsledků pro životní prostředí, zejména jako zdroj hluku a protože přispívá, spolu s ostatními druhy dopravy, ke změně klimatu, a že tyto důsledky se budou s nárůstem letecké dopravy zvětšovat;

21. upozorňuje, že ustanovení článku 14 dohody z listopadu 2005 zdůrazňují hlavně možné

[1] P6_TA(2003)0097.
[2] P6_TA(2006)0354.

nepříznivé vlivy opatření v oblasti životního prostředí a potřebu je zmírnit, namísto zdůraznění potřeby činit v oblasti letectví kroky na ochranu životního prostředí;

22. zdůrazňuje proto, že je třeba, aby EU i USA přijaly účinná opatření ke snížení negativních účinků letectví na životní prostředí, aniž by byly předem vyloučeny jakékoli regulační, finanční či jiné nástroje k dosažení tohoto cíle;

23. vítá návrh Komise zahrnout letectví do evropského systému obchodování s emisemi, aby se snížil dopad leteckého odvětví na změnu klimatu; zdůrazňuje, že je třeba již v rané fázi vést s USA rozhovory s cílem nasměrovat transatlantickou leteckou dopravu do evropského systému obchodování s emisemi do roku 2012, aby tam mohlo být letectví zařazeno během stanoveného časového rámce;

24. vyzývá obě strany, aby si vyměňovaly osvědčené zkušenosti v oblasti snižování hluku a uznávaly přitom rozdíly v místních podmínkách;

Sociální politika

25. vyzývá zúčastněné strany v rámci leteckého odvětví v EU a USA, aby zahájily průběžný dialog o sociálních standardech s cílem dosáhnout současně lepšího vzájemného porozumění, rovných podmínek a vysoké úrovně sociálních standardů;

26. vyzývá Komisi, aby usilovala o to, aby byly v dohodě uvedeny odkazy na příslušné mezinárodní právní předpisy v oblasti sociálních práv, a to zejména na pracovní standardy obsažené v základních úmluvách Mezinárodní organizace práce (MOP 1930–1999), na hlavní zásady OECD pro nadnárodní podniky (1976, revidované v roce 2000) a Římskou úmluvu o právu rozhodném pro závazkové vztahy ze smluv (1980);

27. důrazně žádá, aby se právní předpisy Společenství v sociální oblasti vztahovaly na zaměstnance přijímané nebo zaměstnané ve členských státech, a to zejména směrnice týkající se konzultací se zaměstnanci a jejich informování (2002/14/ES, 98/59/ES a 80/987/EHS), směrnice o organizaci pracovní doby mobilních pracovníků v civilním letectví (2000/79/ES) a směrnice o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (96/71/ES);

Vedení jednání

28. vyzývá Komisi, aby zajistila plnou informovanost Evropského parlamentu a všech zúčastněných stran a konzultaci s nimi, a to před jednáními i v jejich průběhu;

29. vítá myšlenku pravidelných schůzek mezi poslanci Evropského parlamentu a kongresu USA, na kterých by diskutovali o všech důležitých otázkách týkajících se dohody o letecké dopravě mezi EU a USA;

30. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a Kongresu USA.