PARLAMENT EUROPEJSKI

2004 *2009*

Dokument z posiedzenia

7.3.2007 B6-0077/2007

PROJEKT REZOLUCJI

zamykającej debatę nad oświadczeniem Komisji

zgodnie z art. 103 ust. 2 Regulaminu

złożył Saïd El Khadraoui

w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie zawarcia umowy o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony

B6-0077/2007

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie zawarcia umowy o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz 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),

– uwzględniając rezolucję z dnia 17 stycznia 2006 r. w sprawie rozwoju wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa[1],

– uwzględniając art. 103 ust. 2 Regulaminu,

A. mając na uwadze, że Trybunał Sprawiedliwości WE orzekł, iż kilka dwustronnych umów lotniczych między państwami członkowskimi a Stanami Zjednoczonymi stoi w sprzeczności z zasadami prawa Unii Europejskiej oraz że umowa lotnicza UE-USA jest najlepszym sposobem zapewnienia pełnej zgodności z prawem Unii,

B. mając na uwadze, że rynki lotnicze Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych 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 Unii Europejskiej uznała, iż projekt umowy sfinalizowany w listopadzie 2005 r. nie zapewnia wystarczającej równowagi szans, o ile Stany Zjednoczone nie zaoferują przewoźnikom z UE większych możliwości dostępu do rynku krajowego Stanów Zjednoczonych poprzez inwestycje i udziały w amerykańskich liniach lotniczych,

D. mając na uwadze, że odpowiedzią Departamentu Transportu Stanów Zjednoczonych 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 zaistniała przez to nowa sytuacja, która wymaga ponownej oceny tekstu projektu umowy z listopada 2005 r. oraz nowych kroków w kierunku zrównoważonej umowy lotniczej UE-USA,

F. mając na uwadze, że w umowie tego rodzaju szczególne znaczenie ma zbliżanie przepisów prawnych, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, środowiska i praw

[1] P6_TA(2006)0006.

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. wzywa negocjatorów Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych do jak najszybszego wypracowania zrównoważonej umowy lotniczej;

3. preferuje 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. jest zdania, że jeśli Stany Zjednoczone nie są skłonne zaproponować rozwiązań służących zapewnieniu równowagi umowy o usługach lotniczych, UE może podjąć decyzję o ograniczeniu niektórych swobód, z których obecnie korzystają amerykańskie linie lotnicze na terenie UE, w celu przywrócenia pełnej wzajemności na rynku lotniczym USA-UE; wzywa Komisję i Radę, aby nie podpisywały projektu umowy z listopada 2005 r., o ile nie zostanie on zmieniony w taki sposób, by osiągnąć pełną równowagę interesów;

5. wzywa Komisję, w przypadku gdyby ogólna umowa nie była możliwa, do zaakceptowania podejścia stopniowego, pod warunkiem że kolejne etapy, terminy ich zakończenia i konsekwencje ich niedotrzymania zostaną obowiązkowo zapisane w umowie na pierwszym etapie;

6. wzywa Stany Zjednoczone, aby dogłębnie zrewidowały swoje stanowisko w sprawie bardzo restrykcyjnych zasad własności i kontroli amerykańskich linii lotniczych przez podmioty zagraniczne oraz prawa kabotażu zagranicznych linii lotniczych na terenie USA, ponieważ zrównoważona i szeroka umowa o usługach lotniczych między USA i UE wydaje się niemożliwa, jeśli Stany Zjednoczone będą utrzymywać obecne stanowisko w tych sprawach;

Otwarcie rynku

7. 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;

8. opowiada się w związku z tym za uwzględnieniem w umowie kabotażu, ponieważ w przeciwnym wypadku będzie ona faworyzować amerykańskich przewoźników, którym zezwala się na loty pomiędzy punktami położonymi w różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej, podczas gdy przewoźnikom z UE nie zezwala się na loty pomiędzy punktami położonymi w Stanach Zjednoczonych;

9. wzywa Komisję, w przypadku gdyby uwzględnienie kabotażu nie było możliwe, do osiągnięcia zrównoważonego podejścia w inny sposób, najlepiej za pomocą rekompensaty dla przewoźników z Unii Europejskiej w innych dziedzinach lub proporcjonalnego zmniejszenia praw amerykańskich przewoźników w Europie;

10. podkreśla, że dotacje rządowe dla linii lotniczych mogą zakłócać konkurencję i wzywa obie strony do ograniczenia do 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

11. odnotowuje, że umowa z listopada 2005 r. tylko częściowo uwzględnia zbliżanie przepisów prawnych, które w znacznej mierze pozostawia się Wspólnemu Komitetowi;

12. odnotowuje ponadto, że o ile umowa z listopada 2005 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

13. z zadowoleniem przyjmuje współpracę właściwych organów Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa, zarówno na szczeblu UE i federalnym szczeblu USA, jak i na poziomie państw (członkowskich);

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

15. zwraca uwagę na znaczenie środków ochrony w sektorze lotnictwa, ostrzega jednak przed nadmiernymi lub nieskoordynowanymi środkami, które nie są oparte na odpowiedniej ocenie ryzyka; nalega w związku z tym na zniesienie wprowadzonej niedawno ścisłej kontroli płynów, leków itp. wnoszonych na pokład, chyba że w świetle dotychczasowych doświadczeń można wykazać osiągnięcie rzeczywistego większego bezpieczeństwa i rzeczywistej wartości dodanej;

16. wzywa Komisję, aby w trakcie negocjacji ze Stanami Zjednoczonymi przeanalizowała skuteczność dodatkowych środków bezpieczeństwa wprowadzonych od 2001 r. w celu eliminacji pokrywających się i słabych ogniw w łańcuchu bezpieczeństwa;

17. podkreśla, że wymiana danych osobowych pasażerów pomiędzy Unią Europejską i Stanami Zjednoczonymi powinna respektować prywatność obywateli europejskich i amerykańskich, zgodnie z kryteriami postulowanymi w rezolucjach Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2003 r.[1] i 7 września 2006 r.[2]; podkreśla w tym kontekście pilna potrzebę wypracowania ogólnoświatowych norm ochrony danych i prywatności;

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

19. zwraca uwagę negocjatorów na fakt, że ewentualne niepowodzenie negocjacji nie powinno blokować przyszłych porozumień o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa

[1] P5_TA(2003)0097.
[2] P6_TA(2006)0354.

pomiędzy Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Federalnym Urzędem Lotnictwa (FAA);

Środowisko

20. 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;

21. zauważa, że przepisy art. 14 umowy z listopada 2005 r. podkreślają w szczególny sposób ewentualność niekorzystnego działania środków na rzecz ochrony środowiska oraz potrzebę ograniczenia takiego działania, zamiast akcentować potrzebę inicjatyw na rzecz środowiska w lotnictwie;

22. podkreśla zatem konieczność, aby zarówno Unia Europejska, jak i Stany Zjednoczone 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;

23. 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;

24. zachęca obie strony do wymiany najlepszych praktyk w zakresie zmniejszania hałasu, z uwzględnieniem różnic w warunkach lokalnych;

Polityka społeczna

25. wzywa podmioty sektora lotnictwa w Stanach Zjednoczonych i Unii Europejskiej do podjęcia stałego dialogu w dziedzinie standardów socjalnych w celu promowania wzajemnego zrozumienia oraz równych zasad gry, a jednocześnie wysokiego poziomu warunków socjalnych;

26. wzywa Komisję do opowiedzenia się za wprowadzeniem do 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);

27. nalega, aby do pracowników zatrudnianych i/lub pracujących w państwach członkowskich Unii Europejskiej miały zastosowanie unijne przepisy socjalne, w szczególności dyrektywy dotyczące informowania pracowników i konsultacji z nimi (2002/14/WE, 98/59/WE i 80/987/WE), 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);

Prowadzenie negocjacji

28. wzywa Komisję do zapewnienia należytej informacji oraz konsultowania się z Parlamentem Europejskim i wszystkimi zainteresowanymi podmiotami przed podjęciem negocjacji oraz w ich trakcie;

29. 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;

30. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz Kongresowi Stanów Zjednoczonych.