

Utorok 7. júna 2011

23. poznamenáva, že je potrebné investovať do výskumu aplikácií a služieb špecifických pre GNSS, a to s osobitným zreteľom na špeciálne potreby osôb so zdravotným postihnutím, pretože takéto investovanie má rozhodujúci význam pre riadny rozvoj a využívanie služieb GNSS;
24. vyzýva Komisiu, aby podporovala iniciatívy zamerané na rozvoj stredísk služieb v tomto odvetví, najmä pokiaľ ide o námorný sektor;
25. vyjadruje poľutovanie nad tým, že nedostatok finančných prostriedkov vyčlenených na výskum a inováciu aplikácií založených na systémoch EGNOS alebo Galileo výrazne brzdí technický pokrok a rast priemyselnej kapacity, ako aj environmentálne účinné využívanie v Európskej únii, a z tohto dôvodu naliehavo žiada Komisiu, aby zaviedla opatrenia, ktoré malým a stredným podnikom umožnia ľahšie získať prístup k finančným prostriedkom;
26. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

Medzinárodné dohody o leteckej doprave podľa Lisabonskej zmluvy

P7_TA(2011)0251

Uznesenie Európskeho parlamentu zo 7. júna 2011 o medzinárodných dohodách o leteckej doprave podľa Lisabonskej zmluvy (2010/2207(INI))

(2012/C 380 E/02)

Európsky parlament,

- so zreteľom na svoje rozhodnutie z 20. októbra 2010 o revízii rámcovej dohody o vzťahoch medzi Európskym parlamentom a Európskou komisiou ⁽¹⁾ (ďalej len „rámcová dohoda“),
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 17. júna 2010 o dohode medzi EÚ a USA ⁽²⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 5. mája 2010 o začatí rokovaní o dohodách o osobných záznamoch o cestujúcich (PNR) so Spojenými štátmi, s Austráliou a Kanadou ⁽³⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 25. apríla 2007 o vytvorení spoločného európskeho leteckého priestoru ⁽⁴⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 14. marca 2007 o uzavretí dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej ⁽⁵⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 17. januára 2006 o rozvoji programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva ⁽⁶⁾,
- so zreteľom na oznámenie Európskej komisie s názvom Rozvoj vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva (KOM(2005)0079),
- so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 218,
- so zreteľom na článok 48 rokovacieho poriadku,
- so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0079/2011),

⁽¹⁾ Prijaté texty, P7_TA(2010)0366.

⁽²⁾ Prijaté texty, P7_TA(2010)0239.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 81 E, 15.3.2011, s. 70.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 506.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ C 301 E, 13.12.2007, s. 143.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ C 287 E, 24.11.2006, s. 84.

Utorok 7. júna 2011

- A. keďže do nadobudnutia platnosti Lisabonskej zmluvy sa pri uzatváraní medzinárodných dohôd o leteckej doprave s Parlamentom len konzultovalo,
- B. keďže teraz sa pri dohodách, ktoré sa vzťahujú na oblasti, na ktoré sa uplatňuje riadny legislatívny postup, vyžaduje súhlas Parlamentu,
- C. keďže v prípade, ak Komisia rokuje o dohodách medzi Úniou a tretími krajinami alebo medzinárodnými organizáciami, musí byť Parlament „ihneď“ a v plnom rozsahu informovaný vo všetkých etapách postupu⁽¹⁾,
- D. keďže rámcová dohoda by mala zabezpečiť, aby sa právomoci a výsady inštitúcií vykonávali čo najúčinnšie a najtransparentnejšie,
- E. keďže Komisia sa v rámcovej dohode zaviazala, že bude rešpektovať zásadu rovnakého zaobchádzania s Parlamentom a Radou v legislatívnych a rozpočtových otázkach, predovšetkým pokiaľ ide o prístup na zasadnutia a o poskytovanie príspevkov alebo iných informácií,

Úvod

1. domnieva sa, že komplexné dohody o leteckej doprave so susednými krajinami alebo významnými svetovými partnermi môžu prinášať veľké výhody cestujúcim, prevádzkovateľom nákladnej dopravy a aerolíniám prostredníctvom prístupu na trh a regulačného zblížovania na podporu spravodlivej hospodárskej súťaže, a to aj pokiaľ ide o štátne dotácie a sociálne a environmentálne normy;
2. uznáva, že horizontálne dohody, ktoré zladujú existujúce dvojstranné dohody s právom Spoločenstva, sú potrebné na zabezpečenie právnej istoty a poskytujú ďalšie výhody, pokiaľ ide o zjednodušovanie a záruky, že všetky aerolínie v Únii budú mať rovnaké práva;
3. poukazuje na to, že normy bezpečnosti leteckej dopravy majú zásadný význam pre cestujúcich, posádku a letecký priemysel vo všeobecnosti, a podporuje preto uzatváranie dohôd o bezpečnosti v leteckej doprave s krajinami, ktoré majú značne rozvinuté odvetvie výroby lietadiel, pretože minimalizáciou duplicity posudzovania, testov a kontroly možno dosiahnuť úspory nákladov a stabilnú vysokú úroveň;
4. ľutuje, že Rada ešte neposkytla Komisii mandát na rokovanie o komplexnej dohode o leteckej doprave s významnými obchodnými partnermi, ako sú Čínska ľudová republika a India; domnieva sa, že neposkytnutie tohto mandátu stále viac poškodzuje záujmy Únie, najmä vzhľadom na rýchly rast týchto ekonomík;
5. upozorňuje, že na najnovšom zozname prebiehajúcich rokovaní o medzinárodných dohodách o leteckej doprave, ktorý poskytla Komisia, chýbajú niektoré dôležité štáty, napr. Japonsko a Ruská federácia;
6. vyjadruje znepokojenie v súvislosti s otvorenou otázkou preletov nad Sibírou; vyzýva Komisiu, aby vyvinula maximálne úsilie – vrátane zaradenia tejto otázky do rokovaní o prístupe Ruska do WTO – a zabránila akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže medzi leteckými spoločnosťami EÚ;

Kritériá posudzovania dohody

7. zdôrazňuje, že pri každom rokovaní je potrebné posudzovať výhody skorého dosiahnutia dohody v porovnaní s odsúvaním jej prijatia v snahe dosiahnuť ambicioznejší výsledok;

(1) Zmluva o fungovaní Európskej únie, článok 218 odsek 10.

Utorok 7. júna 2011

8. poukazuje na to, že pri posudzovaní komplexných dohôd, ktoré sú predkladané Parlamentu na odsúhlasenie, sa Parlament bude usilovať o uplatňovanie stáleho súboru noriem; pripomína predovšetkým, že Parlament sa pri tomto hodnotení zameria na mieru, v akej: vyvážené uvoľňujú obmedzenia prístupu na trh a investičné príležitosti; poskytujú stimuly na dodržiavanie a posilňovanie sociálnych a environmentálnych noriem; poskytujú primerané záruky ochrany údajov a súkromia; začleňujú vzájomné uznávanie noriem bezpečnosti a zaručujú vysokú úroveň práv cestujúcich;

9. domnieva sa, že sú naliehavo potrebné celosvetové normy ochrany údajov a súkromia a že kritériá, ktoré sa uvádzajú v uznesení Parlamentu z 5. mája 2010, predstavujú vhodný model pre takúto dohodu; poznamenáva, že pri vypracúvaní takýchto medzinárodných noriem by mala Únia zohrávať úlohu priekopníka;

10. upriamuje pozornosť na rastúci význam podielu odvetvia leteckej dopravy na globálnom otepľovaní a domnieva sa, že dohody by mali obsahovať aj záväzok spolupráce v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva pri znižovaní emisií z lietadiel a súčasne aj predsavzatie posilňovať technickú spoluprácu v oblasti klimatológie (emisie CO₂ a ďalšie emisie v ovzduší ovplyvňujúce klímu), výskumu a rozvoja technológií v oblasti klímy a palivovej efektívnosti;

11. zdôrazňuje, že niektoré aspekty leteckej regulácie vrátane obmedzovania hluku a nočných letov by sa mali rozhodovať na miestnej úrovni, pričom by sa mala riadne dodržiavať zásada spravodlivej hospodárskej súťaže a zásada subsidiarity; žiada Komisiu, aby tieto otázky koordinovala na európskej úrovni so zreteľom na vnútroštátne právne predpisy členských štátov, ako aj na zásadu vyváženého prístupu, ktorú vymedzila Medzinárodná organizácia civilného letectva;

12. vyzýva Komisiu, aby využila dohody o leteckej doprave na presadzovanie súladu s príslušnými medzinárodnými právnymi predpismi v oblasti sociálnych práv, a to najmä čo sa týka pracovných noriem zakotvených v základných dohovorech Medzinárodnej organizácie práce (MOP 1930 – 1999), usmereniach Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (OECD) pre nadnárodné podniky (1976, zrevidované v roku 2000) a v Rímskom dohovore o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (1980);

13. poznamenáva, že kritériá v prípade dohôd o bezpečnosti predstavujú riadne vzájomné uznávanie certifikačných postupov a praxe, výmenu údajov o bezpečnosti, spoločné inšpekcie, zvýšenú regulačnú spoluprácu a konzultácie na technickej úrovni s cieľom vyriešiť problémy skôr, ako sa použije mechanizmus urovnávania sporov;

Postup

14. zdôrazňuje, že Parlament musí sledovať tento postup od začiatku, aby dokázal prijať rozhodnutie o tom, či po skončení rokovaní udelí súhlas; domnieva sa, že je aj v záujme ostatných inštitúcií, aby sa otázky, ktoré sú dostatočne dôležité na to, aby mohli vyvolať pochybnosti o súhlase Parlamentu, určovali a riešili v skorých štádiách;

15. pripomína, že už rámcová dohoda z roku 2005 zaviazala Komisiu, aby poskytovala Parlamentu včasné a jasné informácie počas prípravy, uskutočňovania a uzatvárania medzinárodných rokovaní; poznamenáva, že v revidovanej dohode z októbra 2010 sa kladie dôraz predovšetkým na to, že Parlament musí byť od začiatku pravidelne a v prípade potreby na základe dôvernosti podrobne oboznamovaný s priebehom vývoja vo všetkých fázach rokovania;

16. očakáva, že Komisia poskytne svojmu gestorskému výboru informácie o svojom úmysle navrhnúť rokovanie s cieľom uzatvoriť a zmeniť a doplniť medzinárodné dohody o leteckej doprave, o návrhoch smerníc na rokovania, návrhoch rokovacích textov a o dokumentoch na parafovanie, ako aj o ďalších relevantných dokumentoch a informáciách; očakáva, že úloha Parlamentu v súvislosti so všetkými ďalšími zmenami a doplnením medzinárodnej dohody o leteckej doprave bude v dohode explicitne stanovená;

Utorok 7. júna 2011

17. upozorňuje, že podľa článku 24 rámcovej dohody sa musia uvedené informácie poskytovať Parlamentu tak, aby mohol v prípade potreby predložiť svoje stanovisko; dôrazne vyzýva Komisiu, aby Parlamentu predložila správu o tom, ako boli jeho pripomienky zohľadnené;
18. uznáva, že Parlament je povinný zabezpečiť zachovanie dôvernosti, ak získa citlivé informácie o prebiehajúcich rokovaníach;
19. poznamenáva, že rokovací poriadok Parlamentu umožňuje, aby plenárne zasadnutie „na základe správy gestorského výboru [prijalo] odporúčania a [žiadalo], aby sa vzali do úvahy pred uzavretím prerokovanej medzinárodnej dohody“ (článok 90 odsek 4);
20. uznáva, že dohody o leteckej doprave často určujú dôležitú úlohu spoločnému výboru, najmä pokiaľ ide o regulačné zblížovanie; pripúšťa, že v mnohých prípadoch ide o pružnejší a účinnejší prostriedok rozhodovania než snažiť sa začleniť takéto body do samotnej dohody; zdôrazňuje však, že je dôležité, aby Parlament dostával plné a včasné informácie o práci rôznych spoločných výborov;
21. vyzýva Komisiu, aby s cieľom naďalej poskytovať informácie predkladala Parlamentu pravidelne, najmenej však raz za tri roky, správu s analýzou silných a slabých stránok platných dohôd; konštatuje, že Parlamentu by to umožnilo efektívnejšie posudzovať budúce dohody;

*

* *

22. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.
-