



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0259/2011

27.6.2011

ZALECENIE

dotyczące projektu decyzji Rady w sprawie zawarcia umowy między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego
(13989/1/2010 – C7-0336/2010 – 2010/0143(NLE))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Silvia-Adriana Țicău

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu).

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	6
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI	8

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**dotyczący projektu decyzji Rady w sprawie zawarcia umowy między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego
(13989/1/2010 – C7-0336/2010 – 2010/0143(NLE))**

(Zgoda)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt decyzji Rady (13989/1/2010),
 - uwzględniając projekt umowy między Unią Europejską a rządem Federacyjnej Republiki Brazylii dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (11282/2010),
 - uwzględniając wniosek o wyrażenie zgody przedstawiony przez Radę na podstawie art. 100 ust. 2, art. 207 ust. 4 akapit pierwszy, art. 218 ust. 8 akapit pierwszy, art. 218 ust. 7 oraz art. 218 ust 6 akapit drugi lit. a) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (C7-0336/2010),
 - uwzględniając art. 81 oraz art. 90 ust. 8 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0259/2011),
1. wyraża zgodę na zawarcie umowy;
 2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji, rządów i parlamentom państw członkowskich oraz Federacyjnej Republiki Brazylii.

UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Niniejsze zalecenie odnosi się do projektu decyzji Rady w sprawie zawarcia umowy między UE a Brazylią dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (dalej zwanej „Umową”). Umowa została podpisana w imieniu Unii Europejskiej w dniu 14 lipca 2010 r. i nie jest stosowana tymczasowo. Zważywszy, że usuwanie barier technicznych w handlu towarami wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej, Umowa może zostać zawarta w drodze decyzji Rady.

Obecnie tylko 6 państw członkowskich posiada umowy dwustronne z Brazylią odnoszące się do certyfikacji produktów. Wspomniane umowy dwustronne zostaną rozwiązane z dniem wejścia w życie Umowy. Umowa stanowi ewidentną korzyść dla Unii Europejskiej, zważywszy, że ustanowi ona wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych we wszystkich obszarach zdadności do lotu dla wszystkich państw członkowskich. Należy zauważyć, że Brazylia jest nie tylko dziesiątą co do wielkości gospodarką światową, ale również dziesiątym pod względem wielkości partnerem handlowym UE.

Traktat lizboński

W traktacie lizbońskim, obowiązującym od dnia 1 grudnia 2009 r., zwiększono liczbę przypadków, w których do zawarcia umowy międzynarodowej potrzebna jest zgoda Parlamentu. Umowy dotyczące ruchu lotniczego zaliczają się obecnie do tej kategorii, ponieważ odnoszą się do dziedziny, do której stosuje się zwykłą procedurę ustawodawczą¹.

Większa rola, jaką Parlament otrzymał na mocy nowego traktatu, wiąże się z odpowiednimi obowiązkami w zakresie dokładniejszego monitorowania negocjacji, przy pełnym wykorzystaniu możliwości przewidzianych w art. 90 Regulaminu Parlamentu Europejskiego. Wyraźnie zaleca się, aby wszelkie problemy, które są na tyle istotne, by mogły podważyć gotowość Parlamentu do wyrażenia zgody, były identyfikowane i rozpatrywane przez wszystkie strony na wczesnym etapie, a nie po zakończeniu negocjacji. Jednocześnie, mimo iż elastyczność pozwalająca na modyfikowanie umowy przez zmianę załączników jest pożądana, należy się zastanowić, w jaki sposób można na bieżąco informować Parlament o najistotniejszych zmianach.

Cele Umowy

Głównymi celami Umowy są: ułatwienie handlu towarami i usługami objętymi Umową, maksymalne ograniczenie dublowania się ocen, prób i kontroli do znaczących różnic regulacyjnych oraz oparcie się na systemie certyfikacji jednej strony w celu sprawdzenia zgodności z wymogami drugiej strony.

Treść Umowy

¹ Artykuł 218 ust. 6 lit. a) pkt v) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Umowa jest wzorowana na strukturze istniejących dwustronnych umów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego między państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Podobnie jak one opiera się na wzajemnym zaufaniu do systemów oraz na porównywaniu różnic regulacyjnych. W rezultacie nakłada obowiązki i przewiduje metody współpracy w taki sposób, aby organ importujący mógł wydawać własny certyfikat dotyczący wyrobu, części lub wyposażenia lotniczego, nie powielając ocen przeprowadzonych przez organ eksportujący.

W załącznikach do Umowy określono, w jaki sposób należy prowadzić tę współpracę i wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych związanych ze zdatnością do lotu i obsługą techniczną. Umowa nie przewiduje wykraczania poza to, co jest dozwolone w ramach obowiązującego prawa każdej ze stron. Obowiązującym prawem dla Unii Europejskiej jest rozporządzenie (WE) nr 216/2008 oraz przepisy wykonawcze do tego rozporządzenia, wraz z późniejszymi zmianami. System Unii Europejskiej znajduje pełne odzwierciedlenie w tekście projektu Umowy, wyraźnie określającego podział zadań w zakresie certyfikacji wyrobów lotniczych oraz podzespołów, a także jednostek zaangażowanych w projektowanie i produkcję takich wyrobów i podzespołów.

Umowa przewiduje też, że utworzona zostanie wspólna komisja i podkomisje do takich spraw jak certyfikacja związana ze zdatnością do lotu i obsługą techniczną. Tekst Umowy daje stronom niezbędną elastyczność, aby mogły natychmiast reagować na problemy związane z bezpieczeństwem lub wprowadzać wyższy poziom ochrony, jeśli uznają to za konieczne ze względów bezpieczeństwa. Aby umożliwić obu stronom podejmowanie działań w takich sytuacjach bez naruszenia ważności Umowy, ustalono szczegółowe procedury w tym zakresie.

Wnioski

Zawarcie Umowy przyniesie przedsiębiorstwom europejskim i brazylijskim znaczące korzyści dzięki krótszym i prostszym, a tym samym mniej kosztownym procedurom regulującym zatwierdzanie produktów i wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych. Ponadto Umowa stanowi ewidentną korzyść dla Unii Europejskiej, zważywszy, że ustanowi ona wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych we wszystkich obszarach zdatności do lotu dla wszystkich państw członkowskich.

W świetle powyższych uwag sprawozdawczyni proponuje, aby Parlament wyraził zgodę na zawarcie Umowy. Zważywszy, że umowa może wejść w życie dopiero po jej zawarciu, wskazane byłoby, aby po podjęciu decyzji przez Parlament Rada niezwłocznie sfinalizowała odpowiednie procedury.

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	21.6.2011
Wynik głosowania końcowego	+: 33 -: 2 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Ramon Tremosa i Balcells