

Mezinárodní dohody v oblasti letectví podle Lisabonské smlouvy

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 7. června 2011 o mezinárodních dohodách v oblasti letectví podle Lisabonské smlouvy (2010/2207(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na své rozhodnutí ze dne 20. října 2010 o revizi rámcové dohody o vztazích mezi Evropským parlamentem a Evropskou komisí¹ („rámcová dohoda“),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 17. června 2010 o dohodě mezi EU a USA o letecké dopravě²,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 5. května 2010 o zahájení jednání se Spojenými státy americkými, Austrálií a Kanadou o dohodách o jmenné evidenci cestujících (PNR)³,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 25. dubna 2007 o vytvoření Společného evropského leteckého prostoru⁴,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 14. března 2007 o uzavření dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Spojenými státy americkými na straně druhé⁵,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 17. ledna 2006 o rozvoji vnější politiky Společenství v oblasti letectví⁶,
 - s ohledem na sdělení Komise s názvem „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“ (KOM(2005)0079),
 - s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 218 této smlouvy,
 - s ohledem na článek 48 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0079/2011),
- A. vzhledem k tomu, že před vstupem Lisabonské smlouvy v platnost byl Parlament v záležitostech uzavírání mezinárodních dohod o letecké dopravě pouze konzultován,
- B. vzhledem k tomu, že nyní je nutný souhlas Parlamentu pro dohody v oblastech, na něž se vztahuje řádný legislativní postup,
- C. vzhledem k tomu, že jedná-li Komise o dohodách mezi Unií a třetími zeměmi nebo

¹ Přijaté texty, P7_TA(2010)0366.

² Přijaté texty, P7_TA(2010)0239.

³ Úř. věst., C 81 E, 15. 3. 2011, s. 70.

⁴ Úř. věst. C 74 E, 20. 3. 2008, s. 506.

⁵ Úř. věst. C 301 E, 13. 12. 2007, s. 143.

⁶ Úř. věst. C 287 E, 24. 11. 2006, s. 84.

mezinárodními organizacemi, má být Parlament „okamžitě a plně informován ve všech etapách tohoto postupu“¹,

- D. vzhledem k tomu, že rámcová dohoda by měla zajistit nejvyšší možnou míru efektivitu a transparentnosti při uplatňování pravomocí a výsad orgánů,
- E. vzhledem k tomu, že se v rámcové dohodě Komise zavázala uplatňovat vůči Parlamentu a Radě zásadu rovného zacházení v legislativních a rozpočtových otázkách, zejména pak pokud jde o přístup na jednání, a poskytování příspěvků a dalších informací,

Úvod

1. domnívá se, že komplexní dohody v oblasti letectví se sousedními zeměmi nebo významnými globálními partnery mohou cestujícím, provozovatelům nákladní dopravy a leteckým společnostem poskytnout značné výhody díky přístupu na trh a sblížení právních předpisů, což podporuje spravedlivou hospodářskou soutěž, a to i s ohledem na státní dotace a sociální a ekologické normy;
2. uznává, že k zajištění právní jistoty jsou nezbytné horizontální dohody, které stávající bilaterální dohody harmonizují s právem Společenství a které přinášejí i další výhody v podobě zjednodušení a záruky, že všechny letecké společnosti Unie budou požívat stejných práv;
3. připomíná, že normy bezpečnosti letectví mají zásadní význam pro cestující, posádku i odvětví letectví jako celku, a podporuje proto uzavírání dohod o bezpečnosti letectví se zeměmi s významným zastoupením odvětví výroby letadel, neboť pokud se podaří omezit na nejnižší možnou míru duplicitu při provádění hodnocení, testů a kontrol, bude možné snížit náklady a vytvořit konzistentně přísné normy;
4. vyjadřuje politování nad skutečností, že Rada ještě neudělila Komisi mandát k vyjednání komplexní dohody o letecké dopravě s tak důležitými obchodními partnery, jako jsou Čínská lidová republika a Indie; zastává názor, že tento chybějící mandát stále více poškozuje zájmy Unie, zejména pokud přihlídneme k rychlému růstu těchto ekonomik;
5. upozorňuje na skutečnost, že na nejnovějším seznamu platných dohod v oblasti letectví sestaveném Komisí chybí tak důležité země, jako je Japonsko či Ruská federace;
6. vyjadřuje znepokojení nad stále otevřenou otázkou přeletů nad Sibiří; vyzývá Komisi, aby vyvinula veškeré nutné úsilí, a to i projednáváním této záležitosti v souvislosti s jednáními o přístupu Ruska ke Světové obchodní organizaci, a zabránila narušování hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci v EU;

Kritéria pro posouzení dohody

7. zdůrazňuje, že při každém jednání je třeba porovnávat výhody plynoucí z brzkého uzavření dohody s tím, čeho by bylo dosaženo, pokud bychom uzavření dohody oddálili ve snaze o dosažení lepšího výsledku;
8. poukazuje na to, že při posuzování komplexních dohod předložených k vyslovení

¹ Ustanovení čl. 218 odst. 10 Smlouvy o fungování Evropské unie.

souhlasu se bude Parlament snažit uplatňovat jednotný soubor kritérií; konstatuje, že při takovém posuzování se Parlament zaměří na to, aby zjistil, do jaké míry jsou splněna následující kritéria: omezení přístupu na trh a investičních příležitostí jsou uvolněna vyváženým způsobem; jsou poskytovány pobídky s cílem zachovat a rozšířit sociální a ekologické normy; jsou poskytnuty dostatečné záruky v oblasti ochrany osobních údajů a soukromí; je zohledněno vzájemné uznávání v oblasti bezpečnosti a bezpečnostních norem a je zajištěna vysoká úroveň ochrany práv cestujících;

9. domnívá se, že je nezbytně nutné stanovit celosvětové normy ochrany osobních údajů a soukromí a že kritéria, která vytyčil Parlament ve svém usnesení ze dne 5. května 2010, jsou vhodnou předlohou podobné dohody; konstatuje, že Unie by při vytváření těchto celosvětových norem měla hrát průkopnickou roli;
10. upozorňuje na to, že odvětví letecké dopravy rostoucí měrou přispívá ke globálnímu oteplování, a domnívá se, že dohody by měly obsahovat závazek, že strany budou v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví spolupracovat na snižování emisí z letecké dopravy, spolu s cílem rozšířit technickou spolupráci v oblasti klimatologie (vypouštění CO₂ a dalších látek ovlivňujících klima do atmosféry), výzkumu a technologického rozvoje a účinnosti pohonných hmot;
11. zdůrazňuje, že řada aspektů regulace letectví, včetně omezení hluku a nočních letů, by měla být určována na místní úrovni v plném souladu se zásadou spravedlivé hospodářské soutěže a subsidiarity; žádá Komisi, aby tyto záležitosti koordinovala na evropské úrovni s přihlédnutím k vnitrostátním právním předpisům členských států a k zásadě „vyváženého přístupu“, jak ji definovala Mezinárodní organizace pro civilní letectví;
12. vyzývá Komisi, aby dohod o letecké dopravě využívala k prosazování mezinárodní legislativy v oblasti sociálních práv, a to zejména pracovních norem obsažených v základních úmluvách Mezinárodní organizace práce (MOP 1930–1999), hlavních zásadách OECD pro nadnárodní podniky (1976, revidovány v roce 2000) a Římských úmluvách o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy z roku 1980;
13. poukazuje na to, že v případě dohod o bezpečnosti ke kritériím patří: úplné vzájemné uznávání certifikačních metod a postupů, výměna bezpečnostních údajů, společné inspekce, zvýšená spolupráce v oblasti regulace a konzultace na technické úrovni; problémy tak budou odstraněny dříve, než povedou ke spuštění mechanismu pro řešení sporů;

Postup

14. zdůrazňuje skutečnost, že Parlament musí sledovat postup od samého začátku, aby mohl rozhodnout o udělení či odmítnutí souhlasu na konci jednání; zastává názor, že je rovněž v zájmu dalších orgánů, aby všechny důležité otázky, jež by mohly ovlivnit ochotu Parlamentu udělit souhlas, byly odhaleny a řešeny již v raných stádiích jednání;
15. připomíná, že již rámcová dohoda z roku 2005 zavazovala Komisi, aby Parlamentu poskytovala včasné a jasné informace již při přípravě, v průběhu a při uzavírání mezinárodních jednání; konstatuje, že revidovaná rámcová dohoda z října roku 2010 zvláště upozorňuje na skutečnost, že Parlament musí být od začátku pravidelně a podrobně informován o probíhajícím postupu ve všech fázích jednání o dohodě, a to při zachování důvěrnosti v nezbytných případech;

16. očekává, že Komise bude příslušnému výboru Parlamentu poskytovat informace o tom, že má v úmyslu navrhnout zahájení jednání s cílem uzavřít či změnit mezinárodní dohody o letecké dopravě, a poskytne mu kromě jiných relevantních dokumentů a informací také návrhy směrnic a textů pro jednání a návrhy dokumentů, které mají být parafovány; očekává, že role Parlamentu bude ve vztahu k jakýmkoli dalším změnám mezinárodních dohod o letecké dopravě výslovně stanovena v těchto dokumentech;
17. konstatuje, že v souladu s článkem 24 rámcové dohody musí výše uvedené informace být Parlamentu doručeny tak, aby k nim v případě potřeby mohl vyjádřit své stanovisko; důrazně vyzývá Komisi, aby Parlamentu podala zprávu o tom, jakým způsobem jsou zohledňována jeho stanoviska;
18. bere na vědomí, že obdrží-li Parlament citlivé informace o probíhajících jednáních, má povinnost zachovat mlčenlivost;
19. konstatuje, že podle jednacího řádu Parlamentu může plenární zasedání „na základě zprávy příslušného výboru [...] přijmout doporučení a požadovat jejich zohlednění před uzavřením mezinárodní dohody“ (čl. 90 odst. 4);
20. uznává, že dohody o letecké dopravě často přisuzují významnou úlohu smíšenému výboru, především pak v otázkách sblížení právních předpisů; uznává rovněž, že v mnoha případech představuje tento postup pružnější a účinnější způsob rozhodování, než je snaha o zapracování takových požadavků do vlastní dohody; vyzdvihuje však, že je důležité, aby byl Parlament včas a plně informován o práci různých smíšených výborů;
21. vyzývá Komisi, aby za účelem zachování toku informací Parlamentu pravidelně, ale ne méně než jednou za tři roky, předkládala zprávu obsahující analýzu silných a slabých stránek platných dohod; konstatuje, že na základě této zprávy by Parlament mohl efektivněji posuzovat budoucí dohody;

o

o o
22. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.