EUROPA-PARLAMENTET

2004 *2009*

Mødedokument

7.3.2007 B6-0077/2007

FORSLAG TIL BESLUTNING

på baggrund af Kommissionens redegørelse

jf. forretningsordenens artikel 103, stk. 2

af Saïd El Khadraoui

for Transport- og Turismeudvalget

om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side

B6-00770/2007

Europa-Parlamentets beslutning om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side

Europa-Parlamentet,

– der henviser til forslag til afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for den europæiske unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i rådet om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side KOM(2006)0169,

– der henviser til Europa-Parlamentets beslutning af 17. januar 2006 om en dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande[1],

– der henviser til forretningsordenens artikel 103, stk. 2,

A. der henviser til, at Domstolen har fastslået, at adskillige bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og USA er i strid med fællesskabsrettens principper, og at den bedste måde at sikre fuld overholdelse af fællesskabsretten er at indgå en luftfartsaftale mellem EU og USA,

B. der henviser til, at EU og USA sammen står for ca. 60 % af verdens samlede lufttrafik, at en luftfartsaftale mellem EU og USA vil være til gavn for forbrugerne på begge sider af Atlanterhavet, og at en sådan aftale på verdensplan kan danne grundlag for yderligere liberalisering og reguleringskonvergens,

C. der henviser til, at Rådet ikke mente, at udkastet til aftalen, der blev udarbejdet i november 2005, skabte lige muligheder, medmindre USA gjorde det lettere for luftfartsselskaber fra EU at få adgang til det amerikanske marked gennem investeringer og erhvervelse af andele i amerikanske luftfartsselskaber,

D. der henviser til, at det amerikanske transportministerium svarede ved at udsende en bekendtgørelse, som lemper fortolkningen af det lovkrav, ifølge hvilket amerikanske luftfartsselskaber skal være under faktisk kontrol af borgere i USA, men at det i december 2006 besluttede at trække denne bekendtgørelse tilbage efter at have gennemgået de talrige kommentarer fra offentligheden, herunder fra USA's Kongres,

E. der henviser til, at dette skaber en ny situation, der kræver en revision af teksten i udkastet til aftale fra november 2005 og nye foranstaltninger med henblik på at indgå en afbalanceret luftfartsaftale mellem EU og USA,

F. der henviser til at konvergens mellem bestemmelserne er særlig vigtig i en sådan aftale, navnlig hvad angår bestemmelser om sikkerhed, miljø og arbejdstagernes sociale rettigheder,

[1] P6_TA(2006)0006.

Generelle principper

1. anerkender betydningen af en luftfartsaftale mellem EU og USA ikke kun på grund af selve aftalen, men også som et godt eksempel for kommende aftaler;

2. opfordrer de forhandlende parter fra EU og USA til at indgå en afbalanceret luftfartsaftale snarest muligt;

3. foretrækker, at der indgås en afbalanceret samlet aftale, der dækker alle aspekter af markedsåbning og reguleringskonvergens i stedet for en trinvis tilgang med delaftaler;

4. mener, at EU, hvis USA ikke er rede til at forelægge nye elementer, der kan bidrage til at skabe en afbalanceret luftfartsaftale, kan beslutte at begrænse nogle af de friheder, amerikanske luftfartsselskaber i øjeblikket nyder godt af i EU, for dermed at genoprette fuld gensidighed i luftfarten mellem USA og EU; opfordrer Kommissionen og Rådet til ikke at undertegne udkastet til aftale fra november 2005, medmindre det ændres på en sådan måde, at der sikres fuld balance mellem interesserne;

5. opfordrer Kommissionen til, hvis det ikke er muligt at indgå en samlet aftale, kun at indvillige i en gradvis tilgang, hvis de efterfølgende faser og fristerne for gennemførelsen af dem samt konsekvenserne i tilfælde af, at der ikke indgås en aftale, fastlægges obligatorisk i aftalen om den første fase;

6. opfordrer USA til grundigt at overveje deres meget restriktive bestemmelser om udlændinges ejerskab af og kontrol over amerikanske luftfartsselskaber samt om udenlandske luftfartsselskabers cabotagerettigheder, da en afbalanceret og samlet luftfartsaftale mellem USA og EU forekommer umulig, hvis USA fastholder sin nuværende holdning i disse spørgsmål;

Markedsåbning

7. understreger, at en ny luftfartsaftale mellem EU og USA skal være afbalanceret, hvad angår markedsadgang, og at den skal omhandle spørgsmål som cabotage, etableringsret, ejerskab og de facto-kontrol og statsstøtte;

8. foretrækker derfor, at cabotage inddrages i aftalen, eftersom aftalen i modsat fald favoriserer de amerikanske luftfartsselskaber, der har ret til at drive ruter mellem destinationer i forskellige EU-medlemsstater, mens europæiske luftfartsselskaber ikke har ret til at drive ruter mellem destinationer i USA;

9. opfordrer Kommissionen til, hvis det ikke er muligt at lade cabotage være omfattet af aftalen, at finde frem til en afbalanceret tilgang på en anden måde, helst ved at kompensere de europæiske luftfartsselskaber herfor på andre områder eller ved at begrænse de amerikanske luftfartsselskabers rettigheder tilsvarende;

10. understreger, at statsstøtte til luftfartsselskaber kan forvride konkurrencen, og opfordrer begge parter til at begrænse brugen mest muligt, men glæder sig samtidig over de procedurer, som parterne kan anvende til at underrette hinanden og drøfte de foranstaltninger, de hver især har truffet;

Reguleringskonvergens

11. bemærker, at udviklingen, hvad angår reguleringskonvergens, kun delvis blev behandlet i aftalen fra november 2005, og at den i høj grad er blevet overladt til Det Blandede Udvalg;

12. bemærker endvidere, at aftalen fra november 2005, i den udstrækning den behandler reguleringskonvergens, hovedsalig rummer bestemmelser om sikkerhed og kun i meget begrænset omfang miljømæssige og sociale aspekter;

Sikkerhed

13. glæder sig over samarbejdet mellem de ansvarlige myndigheder i EU og USA på luftfartsområdet, både på føderalt plan i EU og USA og på (medlems)statsplan;

14. påpeger betydningen af den europæiske sortliste over luftfartsselskaber, der ikke opfylder standarderne, og det amerikanske system for kontrol med standarder for luftfartsselskaber og opfordrer begge parter til at udveksle oplysninger på dette område;

15. påpeger sikkerhedsforanstaltningernes vigtighed for luftfarten, men advarer mod overdrevne eller ukoordinerede foranstaltninger, der ikke er baseret på en passende risikovurdering; insisterer i denne sammenhæng på, at de skærpelser af bestemmelserne om medbragte væsker, medikamenter og lignende, der er indført for nylig, annulleres, hvis der ikke på grundlag af de hidtidige erfaringer kan dokumenteres en faktisk merværdi i form af øget sikkerhed;

16. opfordrer Kommissionen til under forhandlingerne med USA at kontrollere effektiviteten af de yderligere sikkerhedsforanstaltninger (Security), der har været anvendt siden 2001 med henblik på at fjerne omkostningskrævende overlapning og mangler i sikkerhedskæden;

17. understreger, at de europæiske og amerikanske borgeres privatliv bør respekteres, når personoplysninger om passagerer udveksles mellem EU og USA, i overensstemmelse med kriterierne i Parlamentets beslutninger af 13. marts 2003[1] og 9. oktober 2003[2]; understreger i denne forbindelse vigtigheden af snarest at nå frem til verdensomspændende standarder for beskyttelse af data og privatliv;

18. anbefaler det såkaldte one-stop security-koncept, hvormed der foretages kontrol af passagerer og bagage ved rejsens begyndelse, og ikke igen ved hver enkelt transfer;

19. påpeger over for forhandlingspartnerne, at et eventuelt sammenbrud i forhandlingerne ikke må føre til forsinkelser i forbindelse med den samarbejdsaftale om sikkerhed (Safety), der skal indgås mellem EASA og FAA;

---

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

Miljø

20. anerkender, at luftfartssektoren på mange måder påvirker miljøet negativt, navnlig som kilde til støj, at den som andre transportformer i væsentlig grad bidrager til ændringerne i klimaet, og at konsekvenserne vil øges i takt med væksten inden for luftfartssektoren;

21. bemærker, at bestemmelserne i artikel 14 i aftalen fra november 2005 især understreger de mulige skadelige virkninger af miljøforanstaltningerne og behovet for at begrænse disse i stedet for at understrege behovet for miljøforanstaltninger inden for luftfarten;

22. understreger derfor behovet for, at både EU og USA træffer effektive foranstaltninger til at begrænse luftfartens negative miljøvirkninger, uden først at udelukke regulerende, finansielle eller andre former for instrumenter til gennemførelse af dette mål;

23. glæder sig over Kommissionens forslag om at lade luftfarten være omfattet af den europæiske ordning for handel med emissionstilladelser for at begrænse luftfartssektorens indvirkning på klimaændringerne; henviser til, at snarlige drøftelser med USA om integrering af den transatlantiske lufttrafik i den europæiske emissionshandelsordning inden 2012 er nødvendige, hvis det skal sikres, at fristerne bliver overholdt;

24. opfordrer begge parter til at udveksle bedste praksis om støjbekæmpelse og anerkendelse af forskelle i lokale forhold;

Socialpolitik

25. opfordrer aktørerne i både USA og EU til at indgå i en fortløbende dialog om sociale standarder for at fremme den gensidige forståelse og samtidig at sigte mod at skabe lige vilkår og gode sociale forhold;

26. anmoder Kommissionen om at opfordre til, at der indføjes henvisninger til den relevante internationale lovgivning om sociale rettigheder i aftalen, navnlig de arbejdstagerrettigheder, der er fastsat i Den Internationale Arbejdsorganisations grundlæggende konventioner (ILO 1930-1999), OECD's retningslinjer for multinationale virksomheder (1976, ændret 2000) og Rom-konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser (1980);

27. betoner, at EU's sociallovgivning bør finde anvendelse på arbejdstagere, der er rekrutteret og/eller arbejder i EU's medlemsstater, navnlig direktivet om høring og information af arbejdstagere (2002/14/EF, 98/59/EF og 80/987/EF), direktivet om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart (2000/79/EF) og direktivet om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (96/71/EF);

Gennemførelse af forhandlinger

28. opfordrer Kommissionen til at sikre, at Europa-Parlamentet og alle relevante aktører underrettes og høres før og under forhandlingerne;

29. glæder sig over idéen om regelmæssige møder mellem medlemmer af Europa-Parlamentet og USA's Kongres med henblik på at drøfte relevante emner vedrørende en luftfartsaftale

mellem EU og USA;

30. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen og USA's Kongres.