EIROPAS PARLAMENTS

2004 *2009*

Sesijas dokuments

7.3.2007 B6-0077/2007

REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

Pamatojoties uz Komisijas ziņojumu,

ievērojot Reglamenta 103. panta 2. punktu,

iesniedza *Saïd El Khadraoui*

Transporta un tūrisma komitejas vārdā

par Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīguma noslēgšanu

B6-0077/2007

Eiropas Parlamenta rezolūcija par Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīguma noslēgšanu

Eiropas Parlaments,

– ņemot vērā priekšlikumu Padomes un Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvju lēmumam Padomes sanāksmē par Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīguma noslēgšanu (COM(2006)0169),

– ņemot vērā 2006. gada 17. janvāra rezolūciju par Kopienas aviācijas ārējās politikas programmas attīstīšanu[1],

– ņemot vērā Reglamenta 103. panta 2. punktu,

A. tā kā Eiropas Kopienu Tiesa ir atzinusi, ka atsevišķi divpusējie gaisa satiksmes nolīgumi, ko dalībvalstis noslēgušas ar ASV, ir pretrunā ES tiesību principiem un līdz ar to ES un ASV gaisa satiksmes nolīgums ir labākais veids, kā panākt atbilstību ES tiesībām;

B. tā kā ES un ASV gaisa satiksmes tirgus kopā veido 60% no pasaules gaisa satiksmes tirgus, no ES un ASV gaisa satiksmes nolīguma ieguvēji būs patērētāji abos Atlantijas okeāna krastos un tas var kļūt par paraugu turpmākai starptautiska mēroga liberalizācijai un likumdošanas konverģencei;

C. tā kā ES Padome uzskatīja, ka nolīguma projekts, par kura tekstu tika panākta vienošanās 2005. gada novembrī, nenodrošinās pietiekami līdzsvarotas iespējas abām pusēm, ja ASV nenodrošinās ES aviopārvadātājiem labākas iespējas piekļūt ASV iekšējam tirgum ar investīcijām un līdzdalību ASV aviokompānijās;

D. tā kā ASV Transporta departamenta reakcija izpaudās kā Paziņojums par noteikumu izstrādes priekšlikumu, kurā bija iekļauta mīkstināta interpretācija noteikumiem, kas paredz, ka ASV aviopārvadātājiem ir jābūt ASV pilsoņu kontrolē, taču pēc daudzu sabiedrības, tostarp ASV kongresmeņu komentāru izskatīšanas 2006. gada decembrī nolēma atsaukt šo paziņojumu;

E. tā kā ir izveidojusies jauna situācija, kuras dēļ ir jāpārskata 2005. gada novembrī apstiprinātais nolīguma projekta teksts un jāizstrādā jauni pasākumi, lai noslēgtu līdzsvarotu ES un ASV gaisa satiksmes nolīgumu;

F. tā kā, noslēdzot šādus nolīgumus, sevišķi svarīga ir likumdošanas konverģence, jo īpaši attiecībā uz noteikumiem par drošību, vidi un darbinieku sociālajām tiesībām;

[1] P6_TA(2006)0006.

Vispārējie principi

1. atzīst, ka ES un ASV gaisa satiksmes nolīgums ir nozīmīgs gan pats par sevi, gan kā piemērs turpmākiem nolīgumiem;

2. aicina ES un ASV sarunu partnerus pēc iespējas ātrāk noslēgts līdzsvarotu gaisa satiksmes nolīgumu;

3. dod priekšroku nevis pakāpeniskai regulācijai un pagaidu nolīgumiem, bet tādam līdzsvarotam vispārējam nolīgumam, kas aptver visus ar tirgus atvēršanu un likumdošanas konverģenci saistītos aspektus;

4. uzskata, ka, ja ASV nevēlas nākt klajā ar ierosinājumiem gaisa satiksmes pakalpojumu nolīguma līdzsvarošanai, lai atjaunotu pilnīgu savstarpīgumu ASV un ES gaisa satiksmes tirgū, ES var pieņemt lēmumu ierobežot daļu brīvību, no kurām pašlaik ASV aviopārvadātāji gūst labumu, darbojoties ES teritorijā; ja 2005. gada novembra nolīguma projektu nemaina, lai panāktu interešu līdzsvaru, aicina Komisiju un Padomi to neparakstīt;

5. ja nav iespējams noslēgt vispārēju nolīgumu, aicina Komisiju piekrist pakāpeniskajai pieejai tikai tādā gadījumā, ja pirmā posma nolīgumā ir paredzēti nākamie posmi, to pabeigšanas termiņi un sankcijas neizpildes gadījumā;

6. aicina ASV rūpīgi pārdomāt savu priekšlikumu par ļoti ierobežojošajiem noteikumiem attiecībā uz ASV gaisa pārvadātāju nokļūšanu ārvalstnieku īpašumā un kontrolē, kā arī ārvalstu gaisa pārvadātāju kabotāžas tiesībām, jo nav iespējams noslēgt līdzsvarotu un visaptverošu gaisa satiksmes nolīgumu starp ASV un ES, ja ASV šajos jautājumos saglabās pašreizējo nostāju;

Tirgus atvēršana

7. uzsver, ka jaunajam ES un ASV nolīgumam ir jābūt līdzsvarotam attiecībā uz tirgus pieejamību, tostarp tādiem aspektiem kā kabotāža, tiesības veikt uzņēmējdarbību, īpašumtiesības, faktiskā pārraudzība un valsts atbalsts;

8. tādēļ dod priekšroku kabotāžas iekļaušanai nolīgumā, jo bez kabotāžas pieminēšanas nolīgums būs labvēlīgāks ASV pārvadātājiem, kuriem ir tiesības veikt pārvadājumus no vienas ES dalībvalsts uz citu, kamēr ES pārvadātājiem nav tiesību veikt pārvadājumus starp galamērķiem, kas atrodas ASV teritorijā;

9. ja kabotāžas iekļaušana nav iespējama, aicina Komisiju rast cita veida līdzsvarotu pieeju, vēlams, kompensējot to ES pārvadātājiem kādā citā jomā vai attiecīgi samazinot ASV pārvadātāju tiesības darboties Eiropā;

10. uzsver, ka valsts subsidētas aviosabiedrības var kropļot konkurenci un aicina abas puses pēc iespējas atturēties no aviosabiedrību subsidēšanas, taču tajā pašā laikā atzinīgi vērtē procedūru, saskaņā ar kuru puses var sniegt viena otrai informāciju un apspriest kādas puses īstenotos pasākumus;

Likumdošanas konverģence

11. atzīmē, ka 2005. gada novembra nolīguma tekstā tikai daļēji ir paredzēta likumdošanas konverģences panākšana un šis uzdevums uzticēts galvenokārt apvienotajai komitejai;

12. turklāt atzīmē, ka 2005. gada novembra nolīguma tekstā likumdošanas konverģence ir paredzēta galvenokārt tiktāl, ciktāl tā attiecas uz drošuma un drošības noteikumiem, nedaudz pieskaroties vides un sociālajiem aspektiem;

Drošums un drošība

13. atzinīgi vērtē par gaisa satiksmes drošību atbildīgo ES un ASV iestāžu sadarbību kā ES un ASV federālajā, tā atsevišķu dalībvalstu līmenī;

14. atzīmē, ka prasībām neatbilstošo pārvadātāju sarakstam Eiropā un ASV sistēmai, ar kuras palīdzību uzrauga pārvadātāja atbilstību prasībām, ir liela nozīme un aicina abas puses apmainīties ar informāciju par pārvadātāju atbilstību prasībām;

15. atzīmē, ka drošības prasības gaisa pārvadājumu jomā ir ļoti svarīgas, taču neatbalsta pārlieku stingrus vai nesaskaņotus pasākumus, kas nav balstīti uz pienācīgu riska novērtējumu; tādēļ uzstāj uz to, lai tiktu atcelta jaunā pastiprinātā rokas bagāžā pārvadājamo šķidrumu, medikamentu un tamlīdzīgu vielu kontrole, ja līdz šim gūtā pieredze neliecina par drošības līmeņa paaugstināšanos vai patiesu pievienoto vērtību;

16. aicina Komisiju sarunās ar ASV pārskatīt to, cik efektīvi ir kopš 2001. gada ieviestie papildu drošības pasākumi, lai drošības pārbaužu ķēdē novērstu pārklāšanos un trūkumus;

17. uzsver, ka Parlaments 2003. gada 13. marta[1] un 2006. gada 7. septembra[2] rezolūcijās ir aicinājis ES un ASV, apmainoties ar pasažieru personas datiem, ievērot Eiropas un ASV pilsoņu tiesības uz privāto dzīvi; līdz ar to uzsver, ka pēc iespējas ātrāk jāvienojas par starptautiskiem datu un privātuma aizsardzības standartiem;

18. atbalsta „vienas pieturas drošības sistēmu", proti, to, ka pasažierus un bagāžu nepārbauda katrā pārsēšanās punktā, bet tikai ceļojuma sākumā;

19. norāda sarunās iesaistītajām pusēm, ka iespējamajam negatīvajam sarunu iznākumam nevajadzētu kļūt par šķērsli turpmāko sadarbības drošības jomā nolīgumu slēgšanai starp Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EADA) un Federālo aviācijas pārvaldi;

Vide

20. atzīst, ka gaisa satiksmes nozarei ir raksturīgi vairāki vidi negatīvi ietekmējoši faktori, proti, tā rada troksni un līdzīgi kā citas transporta nozares sekmē klimata pārmaiņas, un ka līdz ar gaisa satiksmes attīstību palielināsies šo negatīvo faktoru ietekme;

21. atzīmē, ka tā vietā, lai uzsvērtu vides aizsardzības nepieciešamību gaisa satiksmes nozarē, 2005. gada novembra nolīguma 14. panta noteikumos uzsvērtas galvenokārt iespējamās

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

negatīvās vides aizsardzības pasākumu sekas un aicināts mīkstināt tos;

22. tādēļ uzsver, ka gan ES, gan ASV ir jāīsteno efektīvi pasākumi, lai samazinātu gaisa satiksmes nelabvēlīgo ietekmi uz vidi, neatsakoties nedz no likumdošanas, nedz finansiāliem, nedz kādiem citiem instrumentiem, kas paredzēti šī mērķa sasniegšanai;

23. atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu iekļaut gaisa satiksmes nozari Eiropas emisiju tirdzniecības sistēmā, lai samazinātu gaisa satiksmes nozares ietekmi uz klimata pārmaiņām; norāda, ka jau sākumposmā būs vajadzīgas sarunas ar ASV, lai līdz 2012. gadam iekļauto transatlantisko gaisa satiksmi Eiropas emisiju tirdzniecības sistēmā, līdz ar to noteiktajā laikā iekļaujot šajā sistēmā gaisa pārvadājumu nozari;

24. aicina abas puses apmainīties ar labas prakses piemēriem trokšņa samazināšanas jomā, ņemot vērā atšķirības vietējos apstākļos;

Sociālā politika

25. aicina ASV un ES gaisa pārvadājumu nozarē iesaistītās puses uzsākt pastāvīgu dialogu par sociālajiem standartiem, lai sekmētu savstarpēju saprašanos un līdzvērtīgas konkurences apstākļu izveidi, tajā pašā laikā nodrošinot augstu sociālās aizsardzības līmeni;

26. līdz ar to mudina Komisiju aicināt, lai jaunajos līgumos ieviestu atsauces uz attiecīgajiem starptautiskajiem tiesību aktiem sociālo tiesību jomā, jo īpaši Starptautiskās Darba organizācijas pamatkonvencijās ietvertajiem darba standartiem (SDO 1930.-1999. g.), ESAO pamatnostādnēm daudznacionālajiem uzņēmumiem (1976. g., pārskatītas 2000. g.) un Romas Konvenciju par līgumsaistībām piemērojamo likumu (1980. g.);

27. prasa, lai uz ES dalībvalstīs darbā pieņemtajiem un/vai strādājošajiem darbiniekiem attiecinātu ES sociālās jomas tiesību aktus, jo īpaši direktīvas par darbinieku informēšanu un uzklausīšanu (2002/14/EK, 98/59/EK un 80/987/EK), direktīvu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu (2000/79/EK) un direktīvu par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (96/71/EK);

Sarunu vešana

28. aicina Komisiju nodrošināt, ka Eiropas Parlaments un visas ieinteresētās puses ir pilnībā informētas ar tām apspriežas gan pirms sarunām, gan to gaitā;

29. atzinīgi vērtē ieceri par regulāru Eiropas Parlamenta deputātu un ASV kongresmeņu sanāksmju rīkošanu, lai apspriestu ar ES un ASV gaisa pārvadājumu nolīgumu saistītos jautājumus;

30. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai un ASV Kongresam.