PARLAMENTO EUROPEU

2004 *2009*

Documento de sessão

7.3.2007 B6-0077/2007

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

apresentada na sequência de uma declaração da Comissão

nos termos do nº 2 do artigo 103º do Regimento

por Saïd El Khadraoui

em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a conclusão do Acordo de transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro

B6-0077/2007

Resolução do Parlamento Europeu sobre a conclusão do Acordo de transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro

O Parlamento Europeu,

– Tendo em conta a decisão do Conselho e dos representantes dos governos dos Estados-Membros da União Europeia, reunidos no Conselho, relativa à celebração do Acordo de transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro (COM(2006)0169),

– Tendo em conta a sua resolução, de 17 de Janeiro de 2006, sobre o desenvolvimento da agenda da política externa comunitária no sector da aviação[1],

– Tendo em conta o nº 2 do artigo 103º do seu Regimento,

A. Considerando que, segundo o Tribunal de Justiça, alguns dos acordos bilaterais no sector da aviação concluídos entre Estados-Membros e os Estados Unidos da América são contrários aos princípios do direito comunitário e que um acordo no sector da aviação entre a UE e os EUA é a melhor forma de garantir o cumprimento da legislação comunitária,

B. Considerando que os mercados da aviação da UE e dos EUA combinados representam cerca de 60% do tráfego aéreo mundial e que um acordo no domínio da aviação entre a UE e os EUA beneficiará os consumidores dos dois lados do Atlântico e poderá configurar o modelo para uma maior liberalização e convergência regulamentar a nível mundial,

C. Considerando que o Conselho da UE assinalou que o projecto de acordo concluído em Novembro de 2005 só garantiria um equilíbrio de oportunidades adequado se os Estados Unidos criassem maiores oportunidades de acesso ao seu mercado interno por parte das transportadoras da UE através do investimento e da participação em companhias aéreas norte-americanas,

D. Considerando que o Ministério dos Transportes dos Estados Unidos respondeu com o anúncio de um projecto de regulamentação, que reinterpreta o requisito legal que obriga as companhias aéreas dos EUA a permanecer sob o controlo efectivo de cidadãos dos EUA, mas, em Dezembro de 2006, decidiu retirar este documento depois de ter revisto uma série de observações públicas, incluindo as recebidas do Congresso norte-americano,

E. Considerando que tal cria uma nova situação que requer uma reavaliação do texto do projecto de acordo de Novembro de 2005 e a adopção de novas medidas para a obtenção de um acordo equilibrado no domínio da aviação entre a UE e os EUA,

[1] P6_TA(2006)0006.

F. Considerando que, num acordo equilibrado, a convergência regulamentar é particularmente importante, especialmente no que se refere à regulamentação em matéria de segurança, ambiente e direitos sociais dos trabalhadores,

Princípios gerais

1. Reconhece a importância do acordo no domínio da aviação entre a UE e os EUA, não apenas pelo seu mérito próprio, mas também por se tratar de um exemplo para acordos posteriores;

2. Solicita aos negociadores da UE e dos EUA que alcancem, o mais rapidamente possível, um acordo equilibrado no domínio da aviação;

3. Prefere a conclusão de um acordo global equilibrado que cubra todos os aspectos da abertura do mercado e da convergência regulamentar a uma abordagem faseada de acordos parciais;

4. Entende que, se os Estados Unidos não estão dispostos a apresentar elementos susceptíveis de tornar equilibrado um acordo sobre serviços aéreos, a UE poderá decidir limitar algumas das liberdades de que beneficiam actualmente as companhias aéreas norte-americanas na UE, a fim de restabelecer a plena reciprocidade no mercado da aviação EUA-UE; solicita à Comissão e ao Conselho que só assinem o projecto de acordo de Novembro de 2005 se este for alterado de modo a garantir um total equilíbrio de interesses;

5. Solicita à Comissão que, no caso de não ser possível obter um acordo global, só aceite uma abordagem faseada se na primeira fase do acordo se mencionar obrigatoriamente as fases posteriores, os prazos para a sua conclusão e as consequências de eventuais incumprimentos;

6. Solicita aos Estados Unidos que reconsiderem radicalmente a sua posição sobre a regulamentação, extremamente restritiva, que aplicam em matéria de propriedade e controlo das companhias aéreas norte-americanas por parte de estrangeiros e em matéria de direitos de cabotagem das companhias estrangeiras, uma vez que parece ser impossível obter um acordo equilibrado e global sobre serviços aéreos entre os Estados Unidos e a União Europeia se os Estados Unidos mantiverem a sua posição actual em relação a estas questões;

Abertura do mercado

7. Salienta que um novo acordo no domínio da aviação entre a UE e os EUA deve ser equilibrado em termos de acesso ao mercado, tendo igualmente em conta aspectos como a cabotagem, o direito de estabelecimento, a propriedade e o controlo efectivo e os auxílios estatais;

8. Prefere, por conseguinte, que a cabotagem seja incluída no acordo, pois um acordo que não faça referência a este aspecto tende a favorecer as companhias aéreas dos EUA, que estão autorizadas a efectuar voos entre pontos situados em diferentes Estados-Membros da UE, enquanto as companhias aéreas da UE não estão autorizadas a voar entre pontos

situados nos EUA;

9. Solicita à Comissão que, no caso de não ser possível incluir a cabotagem no acordo, recorra a outros meios para encontrar uma abordagem equilibrada, de preferência compensando as companhias aéreas da UE noutros domínios ou reduzindo proporcionalmente os direitos das companhias aéreas norte-americanas na Europa;

10. Sublinha que os auxílios estatais às companhias aéreas podem distorcer a concorrência, e solicita a ambas as partes que limitem ao mínimo o recurso a tais auxílios, embora se regozije com os procedimentos que permitem às partes trocar informações e discutir as medidas adoptadas por uma ou por outra;

Convergência regulamentar

11. Constata que o desenvolvimento da convergência regulamentar só é parcialmente abordado no acordo de Novembro de 2005, sendo esta questão deixada, em grande medida, à apreciação do Comité Misto;

12. Constata, além disso, que o acordo de Novembro de 2005, que trata da convergência regulamentar, diz principalmente respeito a disposições sobre segurança intrínseca e extrínseca e aborda muito superficialmente os aspectos ambientais e sociais;

Segurança intrínseca e extrínseca

13. Regozija-se com a cooperação entre as autoridades da UE e dos EUA competentes no domínio da segurança aérea, tanto a nível federal da UE e dos EUA como a nível dos Estados(-Membros);

14. Assinala a importância da lista negra europeia das companhias aéreas que não obedecem às normas em vigor e do sistema norte-americano de controlo das normas das companhias aéreas, e convida ambas as partes a partilhar informações sobre esta questão;

15. Assinala a importância de medidas de segurança no sector da aviação, mas aconselha cautela em relação a medidas excessivas ou descoordenadas que não são se baseiem numa avaliação correcta dos riscos; insiste, por conseguinte, na supressão dos rigorosos controlos, recentemente impostos, de líquidos, medicamentos e afins transportados a bordo, se a experiência adquirida até ao momento não permitir provar que tais controlos aumentam a segurança ou constituem uma mais-valia nesse sentido;

16. Solicita à Comissão que, no âmbito das suas negociações com os Estados Unidos, verifique a eficácia das medidas de segurança adicionais aplicadas desde 2001, a fim de evitar sobreposições e vulnerabilidades na cadeia de segurança;

17. Sublinha que a privacidade dos cidadãos europeus e norte-americanos deve ser respeitada aquando do intercâmbio de dados pessoais dos passageiros entre a UE e os EUA, em conformidade com os critérios exigidos pelo Parlamento Europeu nas suas resoluções de 13 de Março 2003[1] e 7 de Setembro de 2006[2]; insiste, por conseguinte, na necessidade de

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

serem urgentemente adoptadas normas de âmbito internacional em matéria de protecção de dados e da vida privada;

18. Defende o conceito de "controlo de segurança único" ("one stop security"), pelo qual os passageiros e as bagagens são sujeitos a um único controlo no início da viagem, não voltando a ser controlados quando se encontram em trânsito;

19. Recorda às partes em negociação que o eventual fracasso das negociações não deve atrasar os futuros acordos de cooperação em matéria de segurança entre a AESA e a FAA;

Meio ambiente

20. Reconhece que o sector da aviação tem repercussões negativas no ambiente, em particular por se tratar de uma fonte de ruído e por contribuir, como outros modos de transporte, para as alterações climáticas, e que estas repercussões se acentuarão com o crescimento do sector;

21. Assinala que as disposições do artigo 14.° do acordo de Novembro de 2005 sublinham principalmente as eventuais repercussões negativas das medidas ambientais e a necessidade de as atenuar, em vez de salientar a necessidade de uma acção a favor do ambiente no sector da aviação;

22. Sublinha, por conseguinte, a necessidade de tanto a UE como os EUA adoptarem medidas eficazes para diminuir o impacto ambiental negativo da aviação, sem excluir de antemão qualquer instrumento regulamentar, financeiro ou outro para alcançar esse objectivo;

23. Acolhe favoravelmente a proposta da Comissão de integração da aviação no sistema europeu de negociação de direitos de emissão, a fim de reduzir o impacto do sector nas alterações climáticas; sublinha que é necessário conduzir com suficiente antecedência negociações com os Estados Unidos sobre a integração, até 2012, do tráfego aéreo transatlântico no sistema europeu de negociação de direitos de emissão, para que esta se efectue dentro do prazo previsto;

24. Convida ambas as partes a proceder a um intercâmbio das melhores práticas para a redução do ruído, embora reconhecendo a existência de diferenças em função das circunstâncias locais;

Política social

25. Solicita às partes interessadas do sector da aviação dos EUA e da UE que encetem um diálogo contínuo sobre normas sociais, com o objectivo de fomentar simultaneamente a compreensão mútua, condições de concorrência equitativas e normas sociais de alto nível;

26. Solicita à Comissão que defenda a inclusão no acordo de referências à legislação internacional relevante em matéria de direitos sociais, em particular as normas laborais consagradas nas convenções fundamentais da Organização Internacional do Trabalho (OIT, 1930-1999), as directrizes da OCDE para as empresas multinacionais (1976, revistas em 2000) e a Convenção de Roma sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (1980);

27. Insiste em que a legislação comunitária em matéria social deve ser aplicada aos trabalhadores contratados e/ou empregados nos Estados-Membros da UE, em particular as Directivas relativas à informação e à consulta dos trabalhadores (2002/14/CE, 98/59/CE e 80/987/CEE), a Directiva relativa à organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil (2000/79/CE) e a Directiva relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (96/71/CE);

Condução das negociações

28. Solicita à Comissão que vele por que o Parlamento Europeu e todas as partes interessadas sejam plenamente informados e consultados antes e durante as negociações;

29. Regozija-se com a ideia de realização de reuniões regulares entre deputados do Parlamento Europeu e membros do Congresso norte-americano para debater todas as questões pertinentes relativas a um acordo no sector da aviação entre a UE e os EUA;

30. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão e ao Congresso dos Estados Unidos da América.