

Luftfartsaftale mellem EU og USA

Europa-Parlamentets beslutning af 17. juni 2010 om lufttransportaftalen mellem EU og USA

Europa-Parlamentet,

- der henviser til protokollen til ændring af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side, der blev iværksat den 25. marts 2010 (aftalen om anden etape),
 - der henviser til sin beslutning af 5. maj 2010 om iværksættelse af forhandlinger om aftaler om passagerlisteoplysninger (PNR-aftaler) med USA, Australien og Canada¹,
 - der henviser til sin beslutning af 13. januar 2009 om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed²,
 - der henviser til sine beslutninger af 14. marts og 11. oktober 2007 om lufttransportaftalen mellem EU og USA³ (aftalen om første etape),
 - der henviser til sin beslutning af 17. januar 2006 om en dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande⁴,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 110, stk. 4,
- A. der henviser til, at aftalen om første etape, der trådte midlertidigt i kraft den 30. marts 2008, indeholdt en suspensionsklausul, der kunne træde i kraft, såfremt der ikke forelå en aftale om anden etape pr. november 2010,
- B. der henviser til, at aftalen om første etape kun var første skridt i åbningen af luftfartsmarkederne i EU-USA, og forpligtede begge parter til at indgå i yderligere forhandlinger om at fortsætte med at give adgang til markederne og optimere fordelene for forbrugerne, luftfartsselskaberne, arbejdsstyrken og lokalsamfundene, og til at håndtere spørgsmål såsom fremme af investeringer med henblik på bedre at afspejle virkeligheden af en verdensomspændende luftfartsindustri, styrkelse af det transatlantiske lufttransportsystem og etablering af rammer, der kan anspore andre lande til også at åbne deres luftfartsmarked,
- C. der henviser til, at de forhandlinger, der blev indledt i maj 2008, førte til den foreløbige aftale af 25. marts 2010,
- D. der henviser til, at åbningen af luftfartsmarkederne i EU-USA, der samlet set omfatter 60 % af lufttrafikken på verdensplan, vil være til fordel for forbrugerne på begge sider af

¹ Vedtagne tekster, P7_TA(2010)0144.

² Vedtagne tekster, P6_TA(2009)0001.

³ Vedtagne tekster, P6_TA(2007)0071 og P6_TA(2007)0428.

⁴ EUT C 287 E af 24.11.2006, s. 84.

Atlanten og skabe betydelige økonomiske fordele og arbejdspladser,

Almindelige principper

1. tager notits af den foreløbige aftale af 25. marts 2010, der både kan konsolidere de fremskridt for markedsadgang, der er omfattet af aftalen om første etape, og føre til udvidet regelsamarbejde;
2. minder om, at visse aspekter af luftfartsbestemmelserne, herunder støjrestriktioner og begrænsninger af natflyvninger, bør fastsættes på lokalt niveau i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet; anmoder Kommissionen om at samordne disse spørgsmål på EU-plan under hensyntagen til medlemsstaternes nationale lovgivning med det formål at fortsætte forhandlingerne med USA og endvidere finde løsninger på andre problemer, der er knyttet til disse spørgsmål, såsom cabotageflyvning;

Markedsåbning

3. beklager, at der ikke er gjort konkrete fremskridt med hensyn til ophævelse af forældede begrænsninger i reguleringen af udenlandske investeringer og mener, at de nuværende, ensidige restriktioner på fremmed ejerskab og kontrol i USA som følge heraf vil bestå;
4. minder om, at det endelige mål med luftransportaftalen mellem EU og USA er at opnå en komplet åbning af markedet uden nogen restriktioner fra nogen af parterne;
5. bemærker, at EU-baserede selskaber vil få begrænset adgang til trafik, der modtager amerikanske statstilskud ("Fly America"-programmet) og minder om, at medlemsstaterne i EU ikke har tilsvarende bestemmelser;

Regelharmonisering og sikkerhed

6. opfordrer Det Fælles Udvalg til at fremsætte yderligere forslag til gensidig anerkendelse af reguleringsmæssige afgørelser i overensstemmelse med principperne om bedre regulering;
7. tillægger det høj prioritet, at der samarbejdes om udviklingen af de europæiske og amerikanske luftrafikstyringssystemer (SESAR og Next Gen) med det formål at opnå interoperabilitet og overensstemmelse, og at der bidrages til at reducere de miljømæssige indvirkninger;
8. glæder sig over samarbejdet mellem myndighederne med ansvar for luftfartssikkerhed på alle niveauer i EU og USA;
9. beklager, at der ikke er blevet taget nye skridt, hvad angår spørgsmålene om udenlandske reparationsværksteder;
10. påpeger betydningen af EU's sorte liste 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;
11. understreger, at de europæiske og amerikanske borgeres privatliv bør respekteres, når

personoplysninger om passagerer udveksles mellem EU og USA, i overensstemmelse med de kriterier, som Parlamentet har anmodet om i sin beslutning af 5. maj 2010; understreger i denne forbindelse vigtigheden af snarest at få fastlagt verdensomspændende standarder for beskyttelse af data og privatlivets fred;

12. understreger, at EU er baseret på retsstatsprincippet, og at alle sikkerhedsrelaterede overførsler af personoplysninger fra EU og dens medlemsstater bør være baserede på internationale aftaler med retskraft for således at give EU-borgerne de nødvendige sikkerhedsgarantier, sikre overholdelsen af retsgarantier og respektere retten til forsvar samt sikre overensstemmelse med lovgivningen om databeskyttelse på nationalt plan og EU-plan;
13. understreger betydningen af juridisk sikkerhed for EU-borgere og amerikanske statsborgere og flyselskaber, og behovet for harmoniserede standarder for sidstnævnte;
14. bemærker betydningen af samråd og samarbejde, hvad angår sikkerhedsforanstaltninger, og advarer mod overdrevne eller ukoordinerede foranstaltninger, der ikke er baseret på en korrekt risikovurdering;
15. opfordrer Kommissionen og USA til at kontrollere effektiviteten af de supplerende sikkerhedsforanstaltninger, der har været anvendt siden 2001 med henblik på at fjerne dobbeltarbejde og svage led i sikkerhedskæden;
16. slår til lyd for "one stop security"-konceptet i stedet for sikkerhedstjek af passagerer og bagage ved hver mellemlanding;

Miljø

17. anerkender, at luftfartssektoren på mange måder påvirker miljøet negativt, navnlig som kilde til støj som medvirkende årsag til klimaforandringer, og at konsekvenserne vil øges i takt med væksten inden for luftfartssektoren;
18. bemærker, at den fælles erklæring om miljøsamarbejde af er afgørende betydning for håndteringen af den internationale luftfarts indvirkninger på miljøet, men beklager, at bestemmelser for emissionshandelsordningen ikke indgår i den foreløbige aftale; påpeger, at det vil blive nødvendigt at føre yderligere forhandlinger med USA forud for emissionshandelsordningens ikrafttrædelse i 2012;
19. glæder sig over aftalen om samarbejde inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart om at reducere støjen og udledningen fra fly og intentionen om at udvide det tekniske samarbejde mellem EU og USA inden for områderne klimavidenskab, forskning og teknologisk udvikling, effektiv brændstofudnyttelse og reduktion af udledningen fra lufttransport og udveksling af bedste praksis om støjreduktion, samtidig med at forskellene mellem lokale forhold erkendes;

Socialpolitik

20. glæder sig over aftalens anerkendelse af betydningen af den sociale dimension og det ansvar, der påhviler Det Fælles Udvalg, for at overvåge de sociale virkninger af aftalen og i fornødent tilfælde reagere hensigtsmæssigt herpå;

21. anmoder Kommissionen om at anvende aftalen til at fremme overholdelse af 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 Romkonventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser (1980);
22. betoner, at EU's sociallovgivning bør finde anvendelse på arbejdstagere, der er rekrutteret og/eller arbejder i EU's medlemsstater, navnlig direktiverne om høring af og information til arbejdstagere (2002/14/EF, 98/59/EF og 80/987/EØF), 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 aftalen

23. anmoder Kommissionen om at sikre, at Europa-Parlamentet som alle andre relevante interessenter i fuldt omfang informeres og konsulteres om arbejdet i Det Fælles Udvalg;
24. minder om, at efter Lissabontraktatens ikrafttrædelse kan der kun indgås en international aftale på områder omfattet af den almindelige lovgivningsprocedure efter godkendelse fra Europa-Parlamentet (artikel 218, stk. 6);
25. glæder sig over ideen med regelmæssige møder mellem medlemmer af Europa-Parlamentet og den amerikanske Kongres med henblik på at drøfte alle relevante spørgsmål vedrørende en lufttransportaftale mellem EU og USA;
26. anmoder Kommissionen om at iværksætte processen til tredje etape af forhandlingerne, og herunder inddrage følgende punkter pr. 31. december 2013:
 - a) yderligere liberalisering af trafikrettigheder
 - b) yderligere muligheder for udenlandske investeringer
 - c) virkningen af miljøforanstaltninger og af begrænsninger i infrastruktur på udøvelsen af trafikrettigheder
 - d) bedre koordinering af politikker vedrørende passagerrettigheder for at sikre den bedst mulige beskyttelse af passagerne;

o
o o

27. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen, medlemsstaternes regeringer og parlamenter og til den amerikanske Kongres.