



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Mødedokument*

---

**A7-0045/2011**

2.3.2011

**\*\*\***

## **HENSTILLING**

om udkast til afgørelse vedtaget af Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side (15380/2010 – C7-0386/2010 – 2009/0018(NLE))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Silvia-Adriana Țicău

***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure
- \*\*\* Godkendelsesprocedure
- \*\*\*I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- \*\*\*II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- \*\*\*III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

## INDHOLD

	<b>Side</b>
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	6
RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET .....	10



## **FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING**

**om udkast til afgørelse vedtaget af Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side**

**(15380/2010 – C7-0386/2010 – 2009/0018(NLE))**

**(Godkendelsesprocedure)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til udkast til afgørelse vedtaget af Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet (15380/2010),
  - der henviser til udkast til aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og Canada om lufttransport (08303/10/2009),
  - der henviser til Rådets anmodning om godkendelse, jf. artikel 100, stk. 2, artikel 218, stk. 6, andet afsnit, litra a), nr. v), og artikel 218, stk. 8, første afsnit, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (C7-0386/2010),
  - der henviser til forretningsordenens artikel 81 og artikel 90, stk. 8,
  - der henviser til henstilling fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0045/2011),
1. godkender indgåelsen af aftalen;
  2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til medlemsstaternes og Canadas regeringer og parlamenter.

## BEGRUNDELSE

### Indledning

Med Lissabontraktaten, som trådte i kraft den 1. december 2009, skete der en udvidelse af de omstændigheder, hvorunder Parlamentets godkendelse var nødvendig for indgåelsen af en international aftale. Luftfartsaftaler falder nu inden for denne kategori, fordi de dækker et område, hvor den almindelige lovgivningsprocedure er gældende<sup>1</sup>. Tidligere var Parlamentet kun blevet hørt om sådanne aftaler.

Selv om EU og Canada gennem mange år har haft økonomiske og politiske forbindelser, var luftfart indtil den nuværende aftale underlagt bilaterale aftaler med 19 af EU's medlemsstater. Mange af disse aftaler var restriktive og gav ikke mulighed for fuld adgang til modpartens marked. I november 2002 traf Domstolen afgørelse om, at disse bilaterale aftaler indeholdt visse bestemmelser, som var uforenelige med fællesskabsretten. Rådet gav i oktober 2007 derfor Kommissionen mandat til at forhandle om en omfattende luftfartsaftale, der skulle træde i stedet for de eksisterende bilaterale aftaler. Det år rejste ni millioner mennesker mellem EU og Canada.

Forhandlingsmandatet tager sigte på etablering af et åbent luftfartsområde mellem EU og Canada. Det vil skabe et indre marked for lufttransport med fri bevægelighed for investeringer, hvor europæiske og canadiske luftfartsselskaber vil kunne udøve lufttrafik uden begrænsninger, herunder på begge parterers hjemmemarkeder. Hvis mandatet skal omsættes fuldt ud, forudsætter det væsentlige ændringer i Canadas lovgivning, navnlig for at fjerne de gældende retlige begrænsninger af udenlandsk ejerskab af og kontrol over canadiske luftfartsselskaber samt cabotage. Derfor anerkendtes i mandatet udtrykkeligt muligheden for etapevis gennemførelse af en aftale. Under forhandlingerne accepterede EU, at der ikke kunne opnås en fuld investeringsåbning i starten, men at der gradvis kunne skabes en åbning i forskellige faser i en overgangsperiode.

Lufttransportaftalen mellem EU og Canada blev paraferet den 30. november 2008, støttet på topmødet mellem EU og Canada den 6. maj 2009 og undertegnet den 17.-18. december 2009. EU og Canada forhandlede også om en luftfartssikkerhedsaftale. Denne aftale behandles i en særskilt henstilling (A7-0298/2010).

### Aftalens indhold

Aftalen omfatter en gradvis indfasning af trafikrettigheder og investeringsmuligheder samt vidtrækkende samarbejde om en række spørgsmål, herunder flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse, sociale spørgsmål, forbrugerinteresser, miljø, lufttrafikstyring, statsstøtte og konkurrence. Alle flyselskaber fra EU vil kunne drive direkte flyvninger til Canada fra hele Europa. Med aftalen fjernes alle begrænsninger vedrørende ruter, priser og antal ugentlige flyvninger mellem Canada og EU. Luftfartsselskaber vil frit kunne indgå kommercielle aftaler, såsom aftaler om fælles rutenummer, som er vigtige for luftfartsselskaber, der betjener et stort antal destinationer, og fastsætte deres priser i

---

<sup>1</sup> Artikel 218, stk. 6, litra a), nr. v), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

overensstemmelse med konkurrencelovgivningen.

Aftalen indeholder bestemmelser vedrørende en markedsåbning i forskellige faser, der er gjort afhængig af tilladelser til større investeringsfrihed fra begge parter:

**Første fase** er gældende, når udenlandsk ejerskab af luftfartsselskaber er begrænset til 25 procent, hvilket var tilfældet, da forhandlingerne om aftalen blev afsluttet. Luftfartsselskaber har ubegrænset frihed til at drive direkte flyruter mellem enhver destination i Europa og enhver destination i Canada. Antallet af luftfartsselskaber, der flyver mellem EU og Canada, vil ikke længere være underlagt begrænsninger, hvilket også gør sig gældende for antallet af flyruter uanset flyselskab. Luftfragtselskaber har ret til at flyve videre til tredjelande.

**Anden fase** indledes, så snart Canada har taget de nødvendige skridt til, at europæiske investorer må eje indtil 49 % af et canadisk luftfartsselskabs stemmeberettigede aktier. Dette omfatter visse yderligere rettigheder, herunder retten for en fragtoperør til at levere tjenester til tredjelande fra den anden parts territorium uden først at have haft kontakt til sit oprindelsessted (den såkaldte syvende frihedsrettighed). Canada indførte faktisk denne mulighed i marts 2009.

**Tredje fase** indledes, når begge parter har gjort det muligt for investorer at etablere og kontrollere nye luftfartsselskaber på modpartens marked. Da vil passagerselskaber kunne flyve videre til tredjelande.

**Fjerde fase** er sidste skridt med fuldstændige rettigheder til at operere mellem, inden for og ud over begge markeder, herunder mellem destinationer på modpartens territorium (cabotage). Der vil blive givet tilladelse hertil, når begge parter har gennemført tiltag, som gør fuldt ejerskab og kontrol med deres luftfartsselskaber mulig for modpartens statsborgere.

Begge parter var enige om at samarbejde tæt for at afbøde luftfartens konsekvenser for klimaændringerne. Hvad flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse angår, forudsætter aftalen gensidig anerkendelse af standarder og "one-stop security" (dvs. transitpassagerer, -bagage og/eller -fragt undtages fra alle yderligere sikkerhedsforanstaltninger). Der er også særlige bestemmelser rettet mod forbedring af forbrugerinteresser, herunder et tilsagn om at foretage høringer, med henblik på at nå frem til kompatible metoder i den udstrækning det er muligt på områder såsom kompensation for boardingafvisning, tilgængelighedsforanstaltninger og tilbagebetaling til passagerer. Der fastsættes desuden en stærk mekanisme, der skal sikre, at luftfartsselskaber ikke kan udsættes for forskelsbehandling for så vidt angår infrastrukturadgang og statsstøtte.

### Evaluering

Aftalen kan med rimelighed beskrives som den mest ambitiøse luftfartsaftale mellem EU og en stor partner på verdensscenen. Den kommer til at betyde en markant forbedring af forbindelserne mellem de to markeder og mellem befolkningerne og vil samtidig skabe nye muligheder for luftfartssektoren gennem en gradvis liberalisering af reglerne om udenlandsk ejerskab. Den er mere ambitiøs og specifik end aftalen mellem EU og USA, navnlig med

hensyn til trafikrettigheder, ejerskab og kontrol, selv efter den midlertidige anvendelse af ændringsprotokollen (anden fase).

En undersøgelse fra Kommissionen viser, at en åben aftale med Canada vil generere yderligere en halv million passagerer det første år, og inden for en kortere årrække kan 3,5 millioner yderligere passagerer forventes at drage fordel af de muligheder, som en sådan aftale vil kunne tilbyde. Aftalen kan komme til at medføre forbrugerfordele på mindst 72 millioner EUR gennem lavere billetpriser, og den kan også føre til skabelse af nye arbejdspladser.

Selv om denne aftale er mere ambitiøs end den med USA vedrørende markedsadgang, er den mindre eksplicit, når det handler om anerkendelse af den sociale dimensions betydning. Begge parter kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg med henblik på behandling af aftalens påvirkning af arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold og arbejdsvilkår, men den indeholder ikke nogen eksplicit erklæring om, at ”de muligheder, der skabes ved denne aftale, [ikke] har til formål at undergrave arbejdsstandarder [...]”<sup>1</sup>, og Det Fælles Udvalg skal heller ikke ”overveje de arbejdsmarkeds-mæssige konsekvenser af aftalen, efterhånden som den gennemføres, og udarbejde passende reaktioner på legitime problemstillinger”<sup>2</sup>.

Det er derfor vigtigt, at Kommissionen anvender aftalen og navnlig muligheden for at henvise sager til Det Fælles Udvalg 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 Rom-konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser (1980).

Der er utvivlsomt behov for øget høring og samarbejde om sikkerhedsbeskyttelse set i lyset af den nuværende internationale situation. Det bør dog ikke føre til overdrevne eller ukoordinerede foranstaltninger, som ikke indeholder en ordentlig risikoanalyse. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, om Kommissionen og Canada kontrollerer effektiviteten af de supplerende sikkerhedsforanstaltninger, der har fundet anvendelse siden 2001, med henblik på at fjerne dobbeltarbejde og svage led i sikkerhedskæden. I denne forbindelse er der grund til at glæde sig over aftalens mål om "one-stop security" i stedet for genindtjekning af passagerer og bagage ved hver transfer.

## **Konklusion**

I betragtning af den vigtige rolle, som Det Fælles Udvalg er pålagt, herunder på politisk følsomme områder, såsom miljøstandarder og arbejdstagerrettigheder, er det vigtigt, at Kommissionen sikrer, at Parlamentet i fuldt omfang holdes underrettet og høres om udvalgets arbejde i overensstemmelse med bestemmelserne i rammeaftalen om forbindelserne mellem Europa-Parlamentet og Kommissionen<sup>3</sup>. Det er også vigtigt, at Parlamentet følger de forskellige faser for åbning af markederne, som beskrives i afsnittet ”Aftalens indhold” (side 7 i denne betænkning).

---

<sup>1</sup> Jf. artikel 17, litra b), i aftalen mellem EU og USA.

<sup>2</sup> Artikel 18, stk. 4, litra b), efter ændring af protokollen.

<sup>3</sup> P7\_TA-PROV(2010)0366.



På trods af disse forbehold skal der her udtrykkes stor glæde over aftalens ambitiøse karakter. Den bør fungere som pejlemærke for andre igangværende forhandlinger. Ordføreren anbefaler derfor, at Parlamentet godkender luftfartsaftalen mellem EU og Canada.

## RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

<b>Dato for vedtagelse</b>	28.2.2011
<b>Resultat af den endelige afstemning</b>	+: 27 -: 0 0: 0
<b>Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer</b>	Georges Bach, Antonio Cancian, Saïd El Khadraoui, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Eva Lichtenberger, Hella Ranner, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere</b>	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Ádám Kósa, Janusz Władysław Zemke
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2</b>	Karin Kadenbach