

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Plenárisülés-dokumentum

A6-0416/2007

5.11.2007

JELENTÉS

a Tanács ülése során egyrészt az Európai Közösség és tagállamai és másrészt a Marokkói Királyság között létrejött euro-mediterrán légi közlekedési megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló, a Tanács és az Európai Unió tagállamai kormányképviselőinek határozatára irányuló javaslatról
(COM(2006)0145 – C6-0333/2007 – 2006/0048(CNS))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Johannes Blokland

Eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
leadott szavazatok többsége
- **I Együtműködési eljárás (első olvasat)
leadott szavazatok többsége
- **II Együtműködési eljárás (második olvasat)
leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához
- *** Hozzájárulás
a Parlament összes képviselőjének többsége, kivéve az EK-Szerződés 105., 107., 161. és 300., valamint az EU-Szerződés 7. cikke alá tartozó esetekben
- ***I Együttdöntési eljárás (első olvasat)
leadott szavazatok többsége
- ***II Együttdöntési eljárás (második olvasat)
leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához
- ***III Együttdöntési eljárás (harmadik olvasat)
leadott szavazatok többsége a közös szövegtervezet jóváhagyásához

(Az eljárás típusa a Bizottság által javasolt jogalaptól függ.)

Módosítások jogalkotási szöveghez

A Parlament módosításaiban a módosított szöveget ***félkövér dőlt betűkkel*** jelölik. A *normál dőlt betűs* kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogalkotási szöveg mely részeiben javasolnak javításokat a végleges szöveg kidolgozásának elősegítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű javasolt módosításokat egyeztetni kell az érintett osztályokkal.

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE	5
INDOKOLÁS	6
ELJÁRÁS	9

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

**a Tanács ülése során egyrészt az Európai Közösség és tagállamai és másrészt a Marokkói Királyság között létrejött euro-mediterrán légi közlekedési megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló, a Tanács és az Európai Unió tagállamai kormányképviselőinek határozatára irányuló javaslatról
(COM(2006)0145 – C6-0333/2007 – 2006/0048(CNS))**

(Konzultációs eljárás)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a tanácsi határozatra irányuló javaslatra (COM(2006)0145),
 - tekintettel a Tanács és a tagállamok kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott, az egyrészt az Európai Közösség és tagállamai, és másrészt a Marokkói Királyság között létrejött euro-mediterrán légi közlekedési megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló, 2006. december 4-i 2006/959/EK határozatra¹,
 - tekintettel az egyrészt az Európai Közösség és tagállamai és másrészt a Marokkói Királyság között létrejött euro-mediterrán légiközlekedési megállapodásra²,
 - tekintettel az EK-Szerződés 80. cikkének (2) bekezdésére és 300. cikke (2) bekezdése első albekezdésének első mondatára,
 - tekintettel az EK-Szerződés 300. cikke (3) bekezdésének első albekezdésére, amelynek értelmében a Tanács konzultált a Parlamenttel (C6-0333/2007),
 - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére és 83. cikkének (7) bekezdésére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0416/2007),
1. jóváhagyja a megállapodás megkötését;
 2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok, illetve a Marokkói Királyság kormányának és parlamentjének.

¹ HL L 386., 2006.12.29., 55. o.

² HL L 386., 2006.12.29., 57. o.

INDOKOLÁS

HÁTTÉR

2005 márciusában a Bizottság közleményt terjesztett elő a *légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikáról*¹, amelyet ugyanez év júniusában a *Miniszterek Tanácsának következtetései* követtek. Ezek a szövegek ambiciózus cselekvési programot fogalmaznak meg a Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája fejlesztéséhez, és meghatározzák az európai politika alapját képező három pillért:

1) biztosítani kell a létező kétoldalú megállapodások jogbiztonságát, különösen új kijelölési feltételek felvételével²; a Bizottság és a tagállamok közös erőfeszítései már jelentős eredményekkel jártak: a tagállamok 430 szerződését már ennek megfelelően módosították.

2) átfogóbb módon kell fejleszteni a Közös Európai Légteret. Ez azt jelenti, hogy a szomszédos országoknak integrálniuk kell az európai szabályokat, kezdve a biztonsági szabályokkal. Jelentős megállapodást sikerült megkötni a Nyugat-Balkán országaival. A Marokkóval való megállapodás a második megállapodás a Közös Európai Légtér kapcsán, és az első olyan megállapodás, amelyet az európai kontinensen kívüli országgal sikerült megkötöni. A cél a Közös Európai Légtér 2010-ig való kiterjesztése az Unió valamennyi szomszédos országára.

3) új globális légügyi megállapodásokat kell kötni, amelyek két elválaszthatatlan célkitűzést rögzítenek, egyrészt a piacok megnyitását új gazdasági lehetőségek létrehozása révén, másrészt a szabályozások megfelelő keretet biztosító összehangolását kellően igazságos és méltányos versenyfeltételek mellett.

Ez a légi közlekedési megállapodás az EU és a Földközi-tenger partján található országok közötti, a barcelonai folyamatban gyökerező privilegizált partnerség keretében született. E partnerség a megállapodásban testet öltő fő célkitűzései a piacok megnyitása, méltányos üzemeltetési feltételek, nagyobb biztonság, a környezet biztonsága és tiszteletben tartása ezen országok légi közlekedési ágazata fejlesztésének támogatásával. Hasonló partnerség kialakítására kellene törekedni az EK többi mediterrán szomszédjával, egyes országok vonatkozásában esetleg külön megfontolandó kérdések figyelembe vétele mellett.

A MEGÁLLAPODÁS MEGKÖTÉSÉNEK LÉPÉSEI ÉS ÖSSZEFOGLALÁSA

Az Európai Unió közlekedési minisztereinek Tanácsa 2004. december 10-én megbízta a Bizottságot, hogy 2005 májusában indítson tárgyalásokat Marokkóval egy euro-mediterrán légi közlekedési megállapodásról; ezt követően hat tárgyalásra került sor.

¹ „A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”, COM(2005)0079.

² A közösségi kijelölési feltételek lehetővé teszik az érintett tagállam területén szabályosan letelepedett fuvarozó számára, hogy a megállapodás értelmében tevékenységre kijelölhető legyen.

A megállapodás úgynevezett „globális” megállapodás. Ez a megállapodás ugyanolyan típusú új generációs légi közlekedési megállapodás, mint amilyen megkötése az Egyesült Államokkal a véglegesítés fázisában van. A megállapodást 2006. december 12-én írták alá és parafálták ideiglenes alkalmazásra, és még véglegesen is meg kell kötni.

A megállapodás nem elégszik meg a piacok megnyitásával; kiterjed a jogszabályok két fél közötti általános közelítésére is, különösen az európai légi közlekedési szabályozás kulcsfontosságú elemeit illetően, többek között a biztonság, a gazdasági szabályozás és különösen a versenyszabályok, a légiforgalmi irányítás és a fogyasztóvédelem területén. Egy meglehetősen merész rendelkezést is tartalmaz a Földközi-tenger két partja közötti befektetésekre vonatkozóan.

Marokkó és az Európai Unió piacának megnyitása progresszív módon történik majd. A globális megállapodás két szakaszból áll, és átmeneti jelleggel aláírása pillanatában hatályba lép:

1. szakasz: A szabályozási konvergencia az 1. szakaszban kezdődik. Az állami támogatás tilalma és a fő versenyszabályok is már az 1. szakasztól alkalmazandók. A piachoz való hozzáférés vonatkozásában az 1. szakasz az alábbi elemeket tartalmazza:

A marokkói légi fuvarozókra vonatkozóan:

- korlátlan 3. és 4. szabadság Marokkó és az Európai Unió között;
- működési jog Marokkó valamennyi pontjából Európa valamennyi pontjába.

Az európai légi fuvarozókra vonatkozóan:

- korlátlan 3. és 4. szabadság az Európai Unió és Marokkó között;
- működési jog Európa valamennyi pontjából Marokkó valamennyi pontjába.

Egy marokkói vállalat például korlátozás nélkül repülhet Casablanca és Stockholm között vagy indíthat új járatot Marrakes és Nápoly között. Az adminisztratív eljárásokat a minimumra korlátozzák.

2. szakasz: A 2. szakasz megindulásának szükséges előfeltétele, hogy Marokkó megfelelően alkalmazza a vonatkozó európai szabályozást. A vonatkozó európai szabályozás lefedi a mintegy 28 rendelet és irányelv lényegét (például a szociális jog, a légiforgalmi irányítás, a beszállás visszautasítása és a környezetvédelemhez, illetve a zajhoz kapcsolódó korlátozások stb. terén).

A piachoz való hozzáférés vonatkozásában a 2. szakasz az alábbi elemeket tartalmazza:

A marokkói légi fuvarozókra vonatkozóan:

- az 5. szabadságból eredő folyamatos forgalmi jog Európában.

Az európai légi fuvarozókra vonatkozóan:

- az 5. szabadságból eredő utasszállítási jogok Marokkóból túl a szomszédsági politika országaiba;
- az 5. szabadságból eredő teherszállítási jogok Marokkóból túlra korlátozás nélkül.

Egy marokkói vállalat például járatot üzemeltethet Casablanca és Madrid között, majd folytathatja útját Dublinba úgy, hogy utasokat szállít Madrid és Írország között, ami segít jövedelmezőbbé tenni ezt a járatot.

Vegyes bizottság: EU-Marokkó vegyes testületet hoznak létre az 1. szakaszban a Megállapodás alkalmazására vonatkozó kérdések megvitatása, valamint az új szabályozás integrálásáról való döntés érdekében. A vegyes bizottság a Megállapodás továbbfejlesztésére törekszik, és a tulajdonjogra, valamint az ellenőrzésre vonatkozó szociális kérdéseket és gazdasági javaslatokat vitat meg.

Az előadó álláspontja

Ez a megállapodás az első „globális” légi közlekedési megállapodás a Közösség és egy Európán kívüli harmadik ország között. Létrehozására az európai szomszédsági politika keretében került sor, amely révén a Közösség meg kívánja erősíteni kapcsolatait a szomszédos országokkal.

Egyes pontokban ez a megállapodás túllép az EU és az USA közötti légi közlekedési megállapodáson, amelynek ugyanilyen a felépítése. Ez a helyzet például a szabályozási együttműködésről és a befektetésről szóló cikkek esetében.

A megállapodás magában foglalja a jelenlegi uniós szabályozást a repülésbiztonság, a légiforgalmi irányítás, a környezetvédelem, a fogyasztóvédelem, a számítógépes helyfoglalási rendszerek és a szociális aspektusok területén. A biztonsággal kapcsolatos uniós szabályokról nem tárgyaltak. A felek e helyett közös szabályokban állapodtak meg e terület vonatkozásában.

A megállapodás eredménye az európai belső légi közlekedési piac kibővülése, ami valamennyi érintett fél javát szolgálhatja, mivel bővíti a légi utasok és a légi teherszállítás európai piacát. Üdvözlendő, hogy a Bizottság hasonló megállapodásokat próbál kötni más szomszédos országokkal is. Jelenleg létezik egy globális megállapodás a Nyugat-Balkán országaival, és a közeljövőben várható a tárgyalások megindulása Ukrajnával. Idővel más országokkal is kezdődhetnek tárgyalások. A jövőbeli megállapodások valószínűleg e megállapodás mintájára készülnek majd.

Nem szükséges említünk, hogy az ilyen megállapodásokról szóló tárgyalások eredménye nagymértékben függ a tárgyalók ismereteitől és tapasztalatától.

E tekintetben az előadó sürgetni kívánja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fordítsák hasznukra az EU légi közlekedési ágazatának ismeretét, amikor további lépéseket tesznek e megállapodás összefüggésében, vagy amikor új megállapodásokról tárgyalnak.

Lezárásképpen az előadó pozitív véleményt javasol a Marokkói Királysággal való légi közlekedési megállapodással kapcsolatosan.

ELJÁRÁS

Cím	Az EK és Marokkó közötti euro-mediterrán megállapodás a légi szolgáltatásokról
Hivatkozások	COM(2006)0145 - C6-0333/2007 - 2006/0048(CNS)
Az Európai Parlamenttel folytatott konzultáció dátuma	5.10.2007
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 11.10.2007
Előadó(k) A kijelölés dátuma	Johannes Blokland 2.5.2006
Korábbi előadó(k)	Patrick Louis
Vizsgálat a bizottságban	10.4.2007
Az elfogadás dátuma	8.5.2007
A zárószavazás eredménye	+ : 31 - : 0 0 : 1
A zárószavazáson jelen lévő képviselők	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Elisabeth Jeggle, Antonio López-Istúriz White, Leopold Józef Rutowicz, Salvatore Tatarella