

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

A6-0090/2009

23.2.2009

SPRAWOZDANIE

w sprawie budowy wspólnej przestrzeni lotniczej z Izraelem
(2008/2136 (INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Luca Romagnoli

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	5
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI	8

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie budowy wspólnej przestrzeni lotniczej z Izraelem (2008/2136 (INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Budowa wspólnej przestrzeni lotniczej z Izraelem” (COM(2007)0691),
 - uwzględniając rezolucję z dnia 17 stycznia 2006 r. w sprawie rozwoju wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa¹,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6–0000/2008),
- A. mając na uwadze, że warunkiem koniecznym do uzyskania zgodności przepisów jest skuteczne zawarcie kompleksowych umów lotniczych, w szczególności w odniesieniu do przepisów dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, konkurencji, pomocy państwa, środowiska oraz praw pracowniczych,
- B. mając na uwadze, że w trakcie negocjowania kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z Izraelem Komisja musi odwoływać się do doświadczeń i informacji państw członkowskich oraz innych zainteresowanych stron, a także angażować je przed negocjacjami, w ich trakcie oraz po ich zakończeniu,
- C. mając na uwadze, że Izrael stanowi najważniejszy rynek lotniczy na Bliskim Wschodzie o dużym potencjale rozwojowym, a także uwzględniając jego strategiczne położenie jako mostu między Europą a Bliskim Wschodem oraz regionami położonymi dalej,
1. z zadowoleniem przyjmuje rozpoczęcie negocjacji z Izraelem w sprawie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym;
 2. podkreśla znaczenie tej umowy w zakresie stworzenia warunków do rozszerzenia wspólnej przestrzeni lotniczej;
 3. podkreśla, że umowa nie powinna ograniczać poziomu dostępu do rynku osiągniętego już na mocy obowiązujących umów dwustronnych;
 4. zaznacza, że umowa powinna być zrównoważona pod względem dostępu do rynku, a ponadto otwarcie rynku powinno być stopniowe, wzajemne i trwałe;
 5. podkreśla, że otwarcie rynku musi zawsze następować po osiągnięciu zgodności przepisów w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, środowiska, pomocy państwa i prawa konkurencji, a prawa pracownicze i stopień liberalizacji muszą się wiązać z poziomem

¹ Dz.U. C 287 E z 24.11.2006, s. 84.

równych reguł gry osiągniętych w tych obszarach;

6. zauważa, że w przypadku długich i średnich szlaków lotniczych sektor lotniczy stanowi najszybszy sposób połączeń między krajami, miejscami i ludźmi i pozostanie w przyszłości najbardziej atrakcyjnym środkiem transportu pod względem prędkości i kosztów;
7. dostrzega istotny wkład sektora lotniczego w tworzenie miejsc pracy zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio, zwłaszcza poprzez łączenie miejsc na świecie, w których nie są obecnie dostępne inne konkurencyjne środki transportu; zachęca jednak do wykorzystywania i rozwijania intermodalności i innych środków transportu;
8. dostrzega pewien negatywny wpływ sektora lotniczego na środowisko, w szczególności jako źródła hałasu i znacznego udziału w emisjach zanieczyszczeń; uważa zatem za kwestię zasadniczą, aby umowa przewidywała możliwość podejmowania działań w ramach Unii Europejskiej w zakresie kwestii środowiskowych w celu łagodzenia wpływu sektora lotniczego na wodę, jakość powietrza i poziomy hałas;
9. podkreśla, że umowa powinna przewidywać rygorystyczne przepisy dotyczące bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego;
10. zaznacza, że negocjacje należy prowadzić w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, które dzięki niezbędnemu doświadczeniu mogą wspierać takie negocjacje;
11. wzywa Komisję do zagwarantowania pełnego informowania Parlamentu oraz wszystkich zainteresowanych stron oraz konsultacji z nimi w trakcie negocjacji;
12. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządowi i parlamentom państw członkowskich.

UZASADNIENIE

Negocjacje

W komunikacie pt. „Budowa wspólnej przestrzeni lotniczej z Izraelem” Komisja zaproponowała wynegocjowanie i zawarcie kompleksowej umowy o otwartej przestrzeni lotniczej z Izraelem i zwróciła się do Rady o upoważnienie Komisji do otwarcia negocjacji w sprawie takiej umowy.

W kwietniu 2008 r. Rada upoważniła Komisję do rozpoczęcia negocjacji z Izraelem w imieniu Wspólnoty Europejskiej oraz jej państw członkowskich, w granicach ich odpowiednich kompetencji, w celu zawarcia kompleksowej umowy o transporcie lotniczym.

Po szeregu spotkań przygotowawczych pierwsza runda negocjacji między Komisją a Izraelem odbyła się w dniach 9-10 grudnia 2008 r. w Brukseli, gdzie strony porozumiały się co do ogólnych zasad przyszłej kompleksowej umowy, takich jak stopniowe otwarcie rynku i współpraca regulacyjna. Określiły one również konkretne tematy wymagające bardziej dogłębnych dyskusji np. prawa przewozowe, przydziały czasu, leasing statku powietrznego z załogą, ochrona, konkurencja oraz stopniowe osiąganie zgodności przepisów. Kolejna runda negocjacji planowana jest na pierwszy kwartał 2009 r.

Kontekst negocjacji

Izrael jest ważnym partnerem UE na Bliskim Wschodzie oraz w kontekście europejskiej polityki sąsiedztwa. Stosunki UE z Izraelem opierają się na partnerstwie eurośródziemnomorskim ustanowionym na mocy układu o stowarzyszeniu między UE a Izraelem oraz regionalnego wymiaru procesu barcelońskiego. Układ o stowarzyszeniu obejmuje cel, jakim jest zacieśnienie współpracy w dziedzinie transportu, przewiduje współpracę regulacyjną między stronami, zwłaszcza w obszarach bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, a także wzmacnia współpracę technologiczną i współpracę w dziedzinie badań w sektorze transportu, w tym lotnictwa.

W grudniu 2004 r. obie strony zatwierdziły wspólny plan działania UE i Izraela w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa wspierający dążenie Izraela do dalszej integracji z europejskimi strukturami gospodarczymi i społecznymi. Plan działania wszedł w życie w kwietniu 2005 r. Do priorytetów określonych w planie działania należą: bliższa współpraca w dziedzinie lotnictwa cywilnego, w tym zarządzanie ruchem lotniczym (zaangażowanie w jednolitą europejską przestrzeń powietrzną), kwestie bezpieczeństwa i ochrony, wzajemne uznawanie umów w zakresie zdolności do lotu oraz zbadanie możliwości zawarcia kompleksowej umowy lotniczej.

Ponadto Komisja Europejska przeprowadziła negocjacje horyzontalne z Izraelem w celu rozwiązania kwestii prawnych podniesionych przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości w sprawach o „otwartym niebie”, takich jak wspólnotowa klauzula wyznaczenia, opodatkowanie paliwa lotniczego i ceny. Wynegocjowaną umowę podpisano w dniu 9 grudnia 2008 r. i wkrótce odbędą się konsultacje z Parlamentem na temat zawarcia tej umowy horyzontalnej. Przy okazji podpisania umowy horyzontalnej strona izraelska potwierdziła

swoje zaangażowanie w wynegocjowanie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z UE.

Celem tych negocjacji jest zawarcie kompleksowej umowy w sprawie wspólnej przestrzeni lotniczej z Izraelem łączącej otwarcie rynku z równoległym procesem współpracy regulacyjnej i/lub konwergencję poprzez wzajemne uznawanie w kluczowych obszarach prawodawstwa UE w dziedzinie lotnictwa. Te kluczowe obszary obejmują: bezpieczeństwo lotnictwa, ochronę, ochronę środowiska, wykorzystywanie pomocy państwa oraz zasady konkurencji mające na celu zagwarantowanie równych reguł gry, a także uczciwych i takich samych warunków konkurencji.

Izrael jest jednym z największych partnerów handlowych Unii Europejskiej w obszarze Euromed. Uczestniczy on w ramowym programie Wspólnoty Europejskiej w zakresie badań i rozwoju technologicznego. UE i Izrael podpisały również porozumienie w sprawie uczestnictwa Izraela w programie Galileo. Izrael zawarł dwustronne umowy dotyczące usług lotniczych z 21 państwami członkowskimi oraz ze znaczną liczbą innych partnerów międzynarodowych. Kraj ten stanowi również rozwijający się rynek turystyczny dla Europy, co powoduje zwiększone zapotrzebowanie na usługi lotnicze.

Dla przewoźników ze Wspólnoty Izrael stanowi bardzo ważny rynek. Ponad połowa ruchu lotniczego do/z Izraela (5,5 miliona pasażerów w 2007 r.) odbywa się do/z państw członkowskich UE.

Izrael jest od dawna członkiem Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz sygnatariuszem innych wielostronnych umów lotniczych. Traktuje on swoje zobowiązania wynikające z członkostwa w ICAO bardzo poważnie i aktywnie wspiera spójność i jakość międzynarodowych przepisów lotniczych. Izraelski transport lotniczy osiąga dobre wyniki w dziedzinie bezpieczeństwa, a jego ochrona lotnictwa jest prawdopodobnie najbardziej rygorystyczna na świecie. Izrael jest zaangażowany w ochronę środowiska, ponadto pracownicy jego linii lotniczych korzystają z dobrej ochrony socjalnej i prezentują wysoki poziom profesjonalizmu. Nadawanie koncesji liniom lotniczym odbywa się na rygorystycznych warunkach. Izrael stosuje wysokie standardy w zakresie realizacji i regulacji transportu lotniczego, co stanowi dobrą podstawę dla zbliżenia ustawodawstwa z prawem UE w dziedzinie lotnictwa. Izrael i EASA podpisały już umowę o współpracy obejmującą certyfikaty zdatości do lotu.

Państwa członkowskie i Izrael zwyczajowo negocjowały ograniczone dwustronne umowy dotyczące usług lotniczych z obniżonym poziomem otwarcia rynku i rygorystycznymi warunkami rynkowymi dla przewoźników. Umowa lotnicza na poziomie Wspólnoty stworzyłaby równe zasady gry dla wszystkich przewoźników lotniczych Wspólnoty i Izraela, a pasażerom we wszystkich państwach członkowskich umożliwiłaby korzystanie z podobnych warunków i większej konkurencji między przewoźnikami, która może prowadzić do większej ilości tańszych i lepszych usług lotniczych pomiędzy UE a Izraelem.

UE powinna zagwarantować wdrożenie wspólnych standardów zgodnych ze standardami europejskimi w swoich stosunkach gospodarczych z partnerami śródziemnomorskimi. Można to zrobić jedynie przy pomocy kompleksowej umowy wynegocjowanej na poziomie Wspólnoty, która przewiduje współpracę regulacyjną lub jako minimum wzajemne uznawanie standardów i procedur lotniczych.

W oparciu o powyższe sprawozdawca uważa, że kompleksowe negocjacje z Izraelem stanowią zasadniczy krok w kierunku dalszego rozwoju lotniczych stosunków UE i Izraela oraz rozszerzenia wspólnej przestrzeni lotniczej na cały obszar Euromed. Zawarcie umowy spowoduje zwiększenie możliwości rozwoju ekonomicznego i socjalnego przewoźników lotniczych, jak również pasażerów.

Jednocześnie należy zająć się wpływem, jaki ma na środowisko rozwój ruchu lotniczego, oraz zagwarantować równe zasady gry. Istotne jest także zapewnienie ciągłego przepływu informacji między Komisją, państwami członkowskimi, Parlamentem i zainteresowanymi stronami.

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	17.2.2009
Wynik głosowania końcowego	+ : 34 - : 1 0 : 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Jas Gawronski, Pedro Guerreiro, Lily Jacobs, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool