



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0046/2011

2.3.2011

HENSTILLING

om udkast til afgørelse fra Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstateres regeringer, forsamlet i Rådet, om indgåelse af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side
(15381/2010 – C7-0385/2010 – 2010/0112(NLE))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Artur Zasada

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)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

I Parlamentets ændringsforslag er ændringer i udkastet til retsakt markeret med ***fede typer og kursiv***. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i udkastet til retsakt, der foreslås rettet ved affattelsen af den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

Informationsblokken til ethvert ændringsforslag, der angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt. Passager fra en bestemmelse i en eksisterende retsakt, som ikke er medtaget i udkastet til retsakt, men som Parlamentet ønsker at ændre, er markeret med ***fede typer***. Hvis Parlamentet ønsker, at tekst i sådanne passager skal udgå, er dette markeret med [...].

INDHOLD

	Side
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 fra Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet, om indgåelse af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side (15831/2010 – C7-0385/2010 – 2010/0112(NLE))

(Godkendelse)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til udkast til afgørelse fra Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet (15831/2010),
 - der henviser til udkast til protokol om ændring af lufttransportaftalen fra 2007 mellem Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater (09913/2010),
 - der henviser til den anmodning om godkendelse, som Rådet har forelagt, 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 (C7-0385/2010),
 - der henviser til sin beslutning af 17. juni 2010 om lufttransportaftalen mellem EU og USA¹,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 81 og artikel 90, stk. 8,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0046/2011)
1. godkender indgåelsen af aftalen;
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til medlemsstaternes regeringer og parlamenter og den amerikanske Kongres.

¹ Vedtagne tekster, P7_TA(2010)0239.

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 gældende¹. Tidligere blev Parlamentet kun hørt i forbindelse med sådanne aftaler. Som konsekvens heraf skal denne protokol om ændring af lufttransportaftalen godkendes af Parlamentet, mens den oprindelige aftale blev indgået efter høring af Parlamentet.

Samlet set tegner luftfartsmarkederne i EU og USA sig for omkring 60 % af verdens lufttrafik. En åbning af dette marked for luftfartsselskaber fra EU og USA uden forskelsbehandling vil give passagerer og fragtoperatører forbedrede ydelser hvad angår både udbud og pris samt skabe betydelige økonomiske fordele og arbejdspladser. Desuden kan regelharmoniseringen få stor betydning for fremme af retfærdig konkurrence, navnlig med hensyn til statsstøtte og sociale og miljømæssige normer.

Forhandlingernes forløb

Indtil fase 1-aftalen fandt midlertidig anvendelse fra marts 2008 blev lufttrafik mellem EU og USA drevet på grundlag af bilaterale aftaler mellem de enkelte medlemsstater og USA. I november 2002 fastslog Domstolen, at disse bilaterale aftaler indeholdt visse bestemmelser, som var uforenelige med fællesskabsretten.

I juni 2003 gav Rådet derfor Kommissionen et mandat, der indeholdt et mål om etablering af et åbent luftfartsområde mellem EU og USA, hvorved der skulle skabes et indre marked for lufttransport med fri bevægelighed for investeringer, hvor europæiske og amerikanske luftfartsselskaber ville kunne udbyde flyruter uden begrænsninger, herunder på begge parter hjemmemarkeder. Det stod imidlertid klart, at dette forudsatte væsentlige ændringer i USA's lovgivning, navnlig for at fjerne de eksisterende retlige begrænsninger for udenlandsk ejerskab af og kontrol over amerikanske luftfartsselskaber samt for cabotage. En etapevis tilgang blev derfor betragtet som acceptabel, forudsat at der blev givet garantier for, at de efterfølgende faser ville blive indledt.

Fase 1-aftalen gjorde det muligt for europæiske luftfartsselskaber at flyve fra alle destinationer i EU til alle destinationer i USA. Dette førte til en stigning i udbuddet. Aftalen fastsatte også bestemmelser om tættere samarbejde mellem EU og USA om håndtering af nye udfordringer, såsom sikkerhedsbeskyttelse og miljø. Den forpligtede også begge parter til at føre yderligere forhandlinger om at give adgang til markederne og optimere fordelene for forbrugerne, luftfartsselskaberne, arbejdsstyrken og lokalsamfundene og til at tage spørgsmål som fremme af investeringer op. Hvad der er nok så vigtigt er, at fase 1-aftalen indeholdt en suspensionsklausul, der kunne træde i kraft, såfremt der ikke forelå en aftale om anden fase inden november 2010.

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

Efter otte forhandlingsrunder paraferede forhandlerne fase 2-aftalen den 25. marts 2010. Denne aftale har banet vejen for fremtidige muligheder hvad yderligere investeringer og markedsadgang angår og styrket samarbejdet på lovgivningsområder som flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse og navnlig miljøområdet, hvor der fra begge sider var enighed om en særlig fælles miljøerklæring.

Indholdet af fase 2-aftalen

Selv om aftalen om anden fase ikke opfylder den endelige målsætning om en fuldstændig åbning af markedet uden begrænsninger på begge sider, indeholder den en række elementer, der tilskynder til reformer. Her tænkes navnlig på det forhold, at når USA ændrer sin lovgivning, så investorer fra EU kan have ejermajoriteten i amerikanske luftfartsselskaber, vil EU tilsvarende tillade, at amerikanske investorer er indehavere af ejermajoriteten i EU-luftfartsselskaber, og amerikanske luftfartsselskaber vil nyde godt af yderligere rettigheder vedrørende markedsadgang til og fra EU.

Aftalen vil også styrke samarbejdet om miljøspørgsmål ved at stille krav om, at markedsbaserede foranstaltninger (såsom emissionshandelsordninger) er kompatible og kan interagere for at undgå dobbeltarbejde, og ved at styrke grønne teknologier, brændstoffer og lufttrafikstyring. For første gang er der en særlig artikel om den sociale dimension i luftfartsforbindelserne mellem EU og USA. Den sikrer, at de eksisterende lovfæstede rettigheder for luftfartsselskabernes ansatte bevares. Ydermere vil aftalen højne samarbejdsniveauet inden for sikkerhedsbeskyttelse, så ressourcer kan allokeres bedre ved at fremme gensidig tillid til hinandens sikkerhedsforanstaltninger samt hurtige og koordinerede svar på nye trusler.

I aftalen indgår en yderligere udvidelse af rollen for Det Fælles Udvalg EU-USA, det organ, der overvåger aftalens gennemførelse og koordinerer de forskellige processer inden for regelsamarbejde. Det Fælles Udvalg vil derfor være i stand til at styrke samarbejdet ved at fremme nye initiativer. De nye regler vil reducere mængden af bureaukrati, herunder gennem gensidig anerkendelse af reguleringsmæssige afgørelser, og være med til at undgå ressourcespild pga. dobbeltarbejde (f.eks. ved fælles flyvesikkerhedsinitiativer, one stop-security og forenkling af passagerers rejse).

Der vil ske en yderligere åbning af markedsadgangen, når EU-luftfartsselskaber opnår forbedret adgang til trafik, der modtager amerikanske statstilskud. Under forbehold af visse ændringer i den lovgivningsmæssige ramme for støjbaserede driftsrestriktioner i lufthavne vil luftfartsselskaber fra EU i fremtiden få nye forretningsmuligheder i kraft af mulighed for flyvninger mellem USA og andre tredjelande.

Evaluering

Der skal her udtrykkes glæde over incitamentet til yderligere åbning af markederne, men det er skuffende, at der ikke er gjort konkrete fremskridt med hensyn til ophævelse af forældede begrænsninger i reguleringen af udenlandske investeringer, hvilket vil betyde, at de nuværende ensidige restriktioner af fremmed ejerskab og kontrol i USA vil bestå. Desuden vil EU-baserede selskaber kun få begrænset adgang til trafik, der modtager amerikanske statstilskud. Dette er en videreførelse af ulige vilkår, eftersom de nationale regeringer i EU ikke pålægger lignende restriktioner.

Aftalen om at samarbejde inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart og udveksle bedste praksis om støjreduktioner udgør et vigtigt skridt fremad. Det skal imidlertid ikke glemmes, at visse aspekter af luftfartsbestemmelserne, herunder støjrestriktioner og begrænsninger af natflyvninger, bør fastsættes på lokalt niveau i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det er derfor vigtigt, at Kommissionen i fuld udstrækning tager hensyn til medlemsstaternes nationale lovgivning, når disse emner koordineres på EU-niveau.

Anerkendelsen af den sociale dimensions betydning og det ansvar, der er blevet tildelt Det Fælles Udvalg vedrørende overvågning af aftalens sociale virkninger og udarbejdelse af hensigtsmæssige reaktioner herpå, er en vigtig nyskabelse i fase 2-aftalen. Kommissionen bør i denne forbindelse 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 Rom-konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser (1980).

Der er behov for øget høring og samarbejde om sikkerhedsbeskyttelse, navnlig set i lyset af den nuværende internationale situation. Det må dog ikke føre til overdrevne eller ukoordinerede foranstaltninger, som ikke indeholder en ordentlig risikoanalyse. Der skal i forbindelse med sådanne foranstaltninger angives indlysende fordele, som kan danne modvægt til eventuelle betydelige byrder for passagerer og luftfartsselskaber. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, om Kommissionen og USA 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 bør målet være "one stop-security" i stedet for genindtjekning af passagerer og bagage ved hver transfer.

Det er af central betydning, at de europæiske og amerikanske borgeres privatliv 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. Navnlig bør alle sikkerhedsrelaterede overførsler af personoplysninger ledsages af sikkerhedsgarantier for EU-borgere, sikre overholdelsen af retsgarantier og respektere retten til forsvar samt være i overensstemmelse med lovgivningen om databeskyttelse på nationalt plan og EU-plan. Der er ydermere et presserende behov for at fastsætte verdensomspændende normer for beskyttelse af data og privatlivets fred.

Yderligere samarbejde mellem myndighederne med ansvar for luftfartssikkerhed på alle niveauer i EU og USA skal også hilses velkommen. I denne forbindelse er det vigtigt at påpege betydningen af EU's sorte liste over luftfartsselskaber, der ikke opfylder standarderne, og det amerikanske system for kontrol med standarder for luftfartsselskaber. Begge parter bør dele deres informationer vedrørende dette spørgsmål, så det sikres, at standarderne hæves på internationalt niveau.

De næste skridt

Fase 2-aftalen er et vigtigt skridt fremad, men det er vigtigt, at det ikke betragtes som afslutningen på etableringen af et transatlantisk luftfartsmarked. Det Fælles Udvalgs styrkede rolle kommer til at betyde, at der er spillerum for fortsat udvikling inden for regelsamarbejde og -harmonisering. Det Fælles Udvalg skal navnlig opfordres til at fremsætte yderligere

forslag til gensidig anerkendelse af reguleringsmæssige afgørelser i overensstemmelse med principperne om bedre regulering. Det kunne også bidrage til at styrke samarbejdet om udviklingen af de europæiske og amerikanske lufttrafikstyringssystemer (SESAR og Next Gen) med det formål at opnå interoperabilitet og kompatibilitet og sikre, at der bidrages til en reduktion af miljøpåvirkningen.

Kommissionen bør også sikre, at Parlamentet i fuldt omfang informeres og høres om arbejdet i Det Fælles Udvalg set i lyset af dets betydning for borgerne og virksomhederne i EU.

Samtidig bør vi erkende, at en række spørgsmål forbliver uden for anvendelsesområdet for aftalen som ændret ved protokollen. Derfor skal Kommissionen arbejde frem mod forhandlinger om endnu en fase i denne aftale, som skal omfatte en række spørgsmål, såsom:

- yderligere liberalisering af trafikrettigheder
- yderligere muligheder for udenlandske investeringer
- virkningen af miljøforanstaltninger og infrastrukturebegrænsninger for udøvelsen af trafikrettigheder
- bedre koordinering af politikker vedrørende passagerrettigheder for at sikre den bedst mulige beskyttelse af passagererne.

Det er særlig vigtigt at fastsætte sammenhængende normer for passagerrettigheder, herunder for bevægelseshæmmede personer, så det undgås, at rejsende oplever uensartede former for behandling under, hvad der for dem anses for en sammenhængende rejse, men som omfatter afsnit, som for tiden er underlagt forskellige regler. Det ville også løse spørgsmålet om placering af ansvaret, hvis der opstår problemer under en rejse, som omfatter flyskifte i en eller flere storlufthavne.

En mere systematisk dialog og informationsudveksling mellem Parlamentet og USA's Kongres med henblik på drøftelser af alle relevante spørgsmål vedrørende den fælles luftfartspolitik ville givet kunne bidrage stærkt til at lette de fremtidige forhandlinger.

Konklusion

Ordføreren betragter bestemt ikke denne fase 2-aftale som perfekt, men den indeholder vigtige fremskridt. Med aftalen undgås også risikoen for, at en part i fraværet af en sådan aftale gør brug af suspensionsklausulen. En suspension ville kunne medføre, at de europæiske passagerer og luftfartsselskaber mister de betydelige fordele, de har nydt godt af siden marts 2008. Derfor anbefaler ordføreren, at Parlamentet godkender protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem EU og USA.

RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

Dato for vedtagelse	28.2.2011
Resultat af den endelige afstemning	+: 23 -: 3 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Georges Bach, Antonio Cancian, Saïd El Khadraoui, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Eva Lichtenberger, Hella Ranner, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Ádám Kósa, Janusz Władysław Zemke
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Karin Kadenbach