



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

*Istuntoasiakirja*

**A7-0046/2011**

2.3.2011

**\*\*\***

## **SUOSITUS**

esityksestä neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätökseksi Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan tekemisestä  
(15381/2010 – C7-0385/2010 – 2010/0112(NLE))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Artur Zasada

### ***Menettelyjen symbolit***

- \* Kuulemismenettely
- \*\*\* Hyväksyntämenettely
- \*\*\*I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- \*\*\*II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- \*\*\*III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

### ***Tarkistukset säädösesitykseen***

Parlamentin tarkistuksissa ehdotetut säädösesityksen muutokset merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään asiasta vastaavien yksiköiden huomio sellaisiin säädösesityksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asiasta vastaavat yksiköt.

Säädösesityksellä muutettavaan olemassa olevaan säädökseen tehtävän tarkistuksen tunnistetiedoissa mainitaan kolmannella rivillä muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus. Kun parlamentin tarkistukseen sisältyy olemassa olevan säännöksen tai määräyksen tekstiä, johon säädösesityksessä ei ole ehdotettu muutoksia, kyseinen teksti **lihavoidaan**. Merkintä [...] tarkoittaa, että kyseisestä kohdasta on poistettu tekstiä.

## SISÄLTÖ

	<b>Sivu</b>
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI.5	
PERUSTELUT .....	6
VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS.....	10



## LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

**esityksestä neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätökseksi Amerikan yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan tekemisestä  
(15381/2010 – C7-0385/2010 – 2010/0112(NLE))**

**(Hyväksyntä)**

*Euroopan parlamentti, joka*

- ottaa huomioon esityksen neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätökseksi (15381/2010),
  - ottaa huomioon luonnoksen pöytäkirjaksi vuonna 2007 tehdyn Euroopan yhteisön ja Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta (09913/10),
  - ottaa huomioon neuvoston Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohdan ja 218 artiklan 6 kohdan toisen alakohdan a alakohdan ja 218 artiklan 8 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti esittämän hyväksyntää koskevan pyynnön (C7-0385/2010),
  - ottaa huomioon EU:n ja Yhdysvaltojen ilmaisuopimuksesta 17. kesäkuuta 2010 antamansa päätöslauselman<sup>1</sup>,
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 81 artiklan ja 90 artiklan 8 kohdan,
  - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan suosituksen (A7-0046/2011),
1. antaa hyväksyntänsä sopimuksen tekemiselle;
  2. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille ja Yhdysvaltojen kongressille.

---

<sup>1</sup> Hyväksytyt tekstit, P7\_TA(2010)0239.

## PERUSTELUT

### Johdanto

Lissabonin sopimus tuli voimaan 1. joulukuuta 2009 ja sillä laajennettiin olosuhteita, joissa kansainvälisen sopimuksen tekemiselle tarvitaan parlamentin hyväksyntä. Ilmailualan sopimukset kuuluvat nyt tähän kategoriaan, koska ne koskevat alaa, jolla sovelletaan tavallista lainsäätämisyjärjestystä<sup>1</sup>. Aikaisemmin parlamenttia ainoastaan kuultiin tällaisista sopimuksista. Näin ollen tämä pöytäkirja lentoliikennesopimuksen tarkistamisesta edellyttää Euroopan parlamentin hyväksyntää, vaikka alkuperäinen sopimus tehtiin parlamentin kuulemisen jälkeen.

EU:n ja Yhdysvaltojen ilmailumarkkinoiden osuus on yhteensä noin 60 prosentista maailman lentoliikenteestä. Markkinoiden avaaminen EU:n ja Yhdysvaltojen lentoyhtiöille syrjimättömyyden pohjalta tarjoaisi matkustajille ja rahtiliikenteen harjoittajille parempia palveluja sekä palvelujen valikoiman että kustannusten kannalta, toisi merkittäviä taloudellisia etuja ja loisi työpaikkoja. Lisäksi sääntelyn lähentäminen voisi merkittävästi edistää reilua kilpailua erityisesti valtiontukien sekä sosiaali- ja ympäristönormien osalta.

### Neuvottelujen aikaisempi kehitys

Ennen kuin sopimuksen ensimmäistä vaihetta alettiin soveltaa tilapäisesti maaliskuussa 2008 lentoliikennepalvelut EU:n ja Yhdysvaltojen välillä toimivat yksittäisten jäsenvaltioiden ja Yhdysvaltojen kahdenvälisen sopimusten perusteella. Marraskuussa 2002 Euroopan yhteisöjen tuomioistuin päätti, että näiden kahdenvälisen sopimusten tietyt määräykset eivät ole yhteensopivia yhteisön oikeuden kanssa.

Sen vuoksi neuvosto antoi kesäkuussa 2003 komissiolle valtuutuksen, jossa tavoitteeksi asetettiin EU:n ja Yhdysvaltojen välisen avoimen lentoliikennealueen perustaminen, mikä loisi lentoliikenteen sisämarkkinat, joilla voitaisiin tehdä investointeja vapaasti ja joilla Euroopan ja Yhdysvaltojen lentoyhtiöt voisivat rajoituksetta tarjota lentoliikennepalveluja, kummankin sopimuspuolen kotimaiset markkinat mukaan luettuina. Samalla todettiin kuitenkin, että tämä edellyttäisi merkittäviä muutoksia Yhdysvaltain lainsäädännössä, erityisesti nykyisten oikeudellisten rajoitusten poistamiseksi Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden ulkomaiselta omistukselta ja valvonnalta ja kabotaasiliikenteeltä. Näin ollen katsottiin, että voidaan hyväksyä asteittainen lähestymistapa sillä edellytyksellä, että voidaan varmistaa eteneminen myöhempisiin vaiheisiin.

Ensimmäisen vaiheen sopimus antoi eurooppalaisille lentoyhtiöille mahdollisuuden lentää mistä tahansa paikasta EU:ssa mihin tahansa paikkaan Yhdysvalloissa. Tämä johti palvelujen lisääntymiseen. Sopimuksella vahvistettiin myös läheisempi yhteistyö EU:n ja Yhdysvaltojen välille uusien haasteiden, kuten turvallisuuteen ja ympäristöön liittyvien haasteiden, käsittelemiseksi. Lisäksi sopimuksessa velvoitettiin molemmat osapuolet jatkamaan neuvotteluja markkinoille pääsyn jatkamisesta ja maksimoimaan hyödyn kuluttajille,

---

<sup>1</sup> Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 218 artiklan 6 kohdan a alakohdan v alakohta.

lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille ja käsittelemään esimerkiksi kysymystä investointien helpottamisesta. Tärkeää on, että ensimmäisen vaiheen sopimus sisälsi lykkäysehdon siltä varalta, että toisen vaiheen sopimusta ei olisi saatu tehtyä marraskuuhun 2010 mennessä.

Kahdeksan neuvottelukierroksen jälkeen 25. maaliskuuta 2010 neuvottelijat käynnistivät toisen vaiheen sopimuksen. Sopimus avasi mahdollisuudet tuleville lisäinvestoinneille ja markkinapääsulle sekä yhteistyön tiivistämiselle esimerkiksi turvallisuutta, varmuutta ja varsinkin ympäristöä koskevilla sääntelyn alueilla, ja osapuolet sopivat erityisestä ympäristöalan yhteisestä julistuksesta.

### **Toisen vaiheen sopimuksen sisältö**

Vaikka toisen asteen sopimuksella ei saavuteta lopullista tavoitetta markkinoiden täydellisestä avaamisesta ilman rajoituksia kummallekaan osapuolelle, se sisältää eräitä kannustimia uudistusten tekemiselle. Kun Yhdysvallat muuttaa lainsäädäntöään siten, että EU:n investoijille sallitaan osake-enemmistö Yhdysvaltojen lentoyhtiöissä, EU sallii vastavuoroisesti Yhdysvaltojen investoijille osake-enemmistön EU:n lentoyhtiöissä ja Yhdysvaltojen lentoyhtiöille paremmat markkinapääsyoikeudet EU:hun suuntautuvaan ja sieltä lähtevään liikenteeseen.

Sopimus vahvistaa yhteistyötä myös ympäristöasioissa edellyttämällä markkinapohjaisten toimenpiteiden (esimerkiksi päästökauppajärjestelmien) yhteensopivuutta ja vuorovaikutusta, jotta voidaan välttää päällekkäisyyttä, ja edistämällä vihreää teknologiaa ja polttoaineita sekä ilmaliikenteen hallintaa. Ensimmäistä kertaa mukana on erityinen artikla sosiaaliulottuvuudesta EU:n ja Yhdysvaltojen ilmaisuhteissa. Sillä varmistetaan, että lentoyhtiöiden työntekijöiden nykyiset oikeudet säilyvät. Lisäksi sopimuksella nostetaan turvallisuusyhteistyön tasoa, jotta resursseja voidaan jakaa paremmin ja edistää keskinäistä luottamusta toisen osapuolen turvatoimiin sekä nopeita ja koordinoituja vastauksia uusiin uhkiin.

Sopimuksella vahvistetaan entisestään EU:n ja Yhdysvaltojen sekakomiteaa, jonka tehtävänä on seurata sopimuksen täytäntöönpanoa ja koordinoida sääntely-yhteistyön erilaisia toimintoja. Sekakomitea voi siten laajentaa yhteistyötä edistämällä uusia aloitteita. Uudet säännöt vähentävät byrokratiaa esimerkiksi siten, että sääntelypäätökset tunnustetaan vastavuoroisesti, ja ehkäisevät resurssien tuhlailevaa käyttöä (esimerkiksi yhteiset turvallisuutta koskevat aloitteet, kerralla toteutettavat turvatoimet ja matkustajaliikenteen helpottaminen).

Markkinoille pääsy helpottuu entisestään ja EU:n lentoyhtiöt voivat entistä paremmin osallistua Yhdysvaltojen hallituksen rahoittamaan liikenteeseen. Riippuen tietyistä muutoksista lentokenttien melurajoituksia koskeviin säädöksiin EU:n lentoyhtiöt voivat tulevaisuudessa saada uusia kaupallisia mahdollisuuksia Yhdysvaltojen ja EU:n ulkopuolisten maiden väliseen liikenteeseen.

### **Arviointi**

Vaikka toimet markkinoiden entistä suuremmaksi avaamiseksi ovat tervetulleita, pettymystä

tuottaa se, että ei ole saavutettu merkittävää edistystä epäajanmukaisten lainsäädännöllisten rajoitusten poistamisessa ulkomaisten sijoitusten alalla, koska tämä pitää voimassa nykyiset yksipuoliset rajoitukset, joita Yhdysvallat on asettanut ulkomaiselle omistukselle ja määräysvallalle. Lisäksi EU:n lentoyhtiöt saavat vain rajoitetun pääsyn Yhdysvaltojen hallituksen rahoittamaan liikenteeseen. Se merkitsee epätasapainon jatkumista, koska EU:n jäsenvaltioiden hallitukset eivät aseta samanlaisia rajoituksia.

Sopimus yhteistyöstä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ja melurajoituksia koskevien parhaiden käytänteiden vaihtaminen ovat merkittäviä edistysaskelia. On muistettava, että monista lentoliikenteen sääntelyn näkökohdista, esimerkiksi melurajoituksista sekä yölennoille asetettavista rajoituksista, olisi päätettävä paikallisella tasolla toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Siksi on tärkeää, että näitä aiheita unionin tasolla koordinoidessaan komissio ottaa täysimääräisesti huomioon jäsenvaltioiden kansalliset lainsäädännöt.

Sopimuksessa tunnustetaan sosiaalisen ulottuvuuden merkitys ja annetaan sekakomitealle vastuu seurata sopimuksen sosiaalisia vaikutuksia ja kehittää tarpeen vaatiessa asianmukaisia vastauksia. Tämä merkitsee huomattavaa uudistusta sopimuksen toisessa vaiheessa. Tässä yhteydessä komission olisi käytettävä sopimusta siihen, että edistetään sosiaalisia oikeuksia koskevan kansainvälisen lainsäädännön ja erityisesti työmarkkinanormien noudattamista, joista on säädetty Kansainvälisen työjärjestön perussopimuksissa (ILO 1930–1999), OECD:n toimintaohjeissa monikansallisille yrityksille (1976, tarkistettu 2000) ja Rooman yleissopimuksessa sopimusvelvoitteiden yhteydessä sovellettavasta oikeudesta (1980).

Lisääntynyt turvallisuutta koskeva kuuleminen ja yhteistyö ovat tarpeen erityisesti, kun otetaan huomioon nykyinen kansainvälinen tilanne. Se ei kuitenkaan saa johtaa liiallisiin ja koordinoimattomiin toimiin, jotka eivät perustu asianmukaiseen riskien arviointiin. Toimista on saatava selvää etua, joka tasoittaa matkustajien ja heidän lentoyhtiöidensä huomattavaa kuormaa. Sen vuoksi olisi toivottavaa, että komissio ja Yhdysvallat tarkastelevat uudelleen vuoden 2001 jälkeen asetettujen lisäturvatoimien tehokkuutta, jotta turvaketjun päällekkäiset ja heikot lenkit voidaan poistaa. Tässä yhteydessä tavoitteena olisi oltava kerralla toteutettavat turvatoimet eikä matkustajien ja matkatavaroiden tarkastaminen jokaisen välilaskun yhteydessä uudelleen.

On erittäin tärkeää, että Euroopan ja Yhdysvaltojen kansalaisten yksityisyyttä kunnioitetaan EU:n ja Yhdysvaltojen välillä tapahtuvien henkilötietojen vaihdon yhteydessä, kuten Euroopan parlamentti vaatii 5. toukokuuta 2010 antamassaan päätöslauselmassa. Erityisesti kaikenlaisessa turvallisuustarkoituksiin tapahtuvassa henkilötietojen siirtämisessä on annettava EU:n kansalaisille takeet, kunnioitettava menettelyllisiä takeita ja oikeutta puolustukseen sekä noudatettava kansallista ja unionin tietosuojalainsäädäntöä. Tämän lisäksi on pikaisesti vahvistettava maailmanlaajuiset tietosuojaa ja yksityisyyttä koskevat normit.

Myönteistä on myös EU:n ja Yhdysvaltojen lentoturvallisuusviranomaisten tehostettu yhteistyö kaikilla tasoilla. Tässä yhteydessä on korostettava Euroopassa laaditun ala-arvoisten lentoyhtiöiden mustan listan ja yhdysvaltalaisien lentoyhtiöiden tason seurantarjestelmän tärkeyttä. Osapuolten olisi vaihdettava tietoja tästä aiheesta, jotta voidaan varmistaa, että normeja parannetaan maailmanlaatuisesti.



## Seuraavat vaiheet

Vaikka toisen vaiheen sopimus merkitsee huomattavaa edistysaskelta, on tärkeää, että sitä ei pidetä päätepisteenä transatlanttisten ilmailumarkkinoiden kehittämisprosessille. Sekakomitean vahvistettu rooli merkitsee sitä, että sääntely-yhteistyö ja yhdenmukaistaminen voivat edetä jatkuvasti. Erityisesti sekakomiteaa olisi kannustettava kehittämään uusia ehdotuksia sääntelypäättösten vastavuoroiseksi tunnustamiseksi sääntelyn parantamisen periaatteiden mukaisesti. Se voisi myös auttaa laajentamaan yhteistyötä EU:n ja Yhdysvaltojen ilmaliikenteen hallintajärjestelmien ("SESAR" ja "Next Gen") kehittämiseksi, jotta voidaan varmistaa yhteentoimivuus ja -sopivuus sekä myötävaikuttaa ympäristövaikutusten vähentämiseen.

Komission olisi myös varmistettava, että Euroopan parlamentille tiedotetaan ja sitä kuullaan täysimääräisesti sekakomitean työstä, kun otetaan huomioon komitean työn merkitys unionin kansalaisille ja yrityksille.

Samalla olisi todettava, että monet aiheet jäävät edelleen sopimuksen ulkopuolelle sellaisena kuin se on muutettuna pöytäkirjalla. Siitä syystä komission on katsottava eteenpäin toisen vaiheen sopimuksen neuvotteluihin, joissa käsitellään muun muassa seuraavia aiheita:

- liikenneoikeuksien vapauttaminen edelleen;
- ulkomaisten investointien lisämahdollisuudet,
- ympäristötoimenpiteiden ja infrastruktuurirajoitusten vaikutus liikenneoikeuksien käyttöön,
- matkustajien oikeuksia koskevien politiikkojen parempi koordinointi, jotta voidaan varmistaa matkustajien mahdollisimman hyvä suojele.

Yhdenmukaiset matkustajien oikeuksia koskevat normit, mukaan luettuna liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet, ovat erityisen tärkeitä sille, että voidaan välttää matkustajien epä johdonmukainen kohtelu matkalla, jota he pitävät yhtenä matkana, mutta joka sisältää segmenttejä, joihin sovelletaan nykyisin eri sääntöjä. Samalla ratkaistaisiin myös kysymys siitä, kuka on vastuussa, jos matkan aikana ilmenee ongelmia, jotka edellyttävät lentokoneiden vaihtamista yhdellä tai useammalla keskuslentoasemalla.

Järjestelmällisempi vuoropuhelu ja tietojen vaihto Euroopan parlamentin ja Yhdysvaltojen kongressin välillä kaikista EU:n ja Yhdysvaltojen lentoliikennepolitiikkaan liittyvistä kysymyksistä voisi osaltaan merkittävästi auttaa helpottamaan jatkoneuvotteluja.

## Päätelmä

Vaikka esittelijä ei todellakaan pidä tätä toisen vaiheen sopimusta täydellisenä, sopimus sisältää tärkeitä edistymisen osatekijöitä. On vältettävä myös riski, että joku käynnistää lykkäysehdon soveltamisen, jos tätä sopimusta ei ole. Lykkääminen johtaisi siihen, että eurooppalaiset matkustajat ja lentoyhtiöt menettäisivät huomattavia etuja, joista ne ovat nauttineet maaliskuusta 2008 lähtien. Tästä syystä esittelijä suosittelee, että parlamentti hyväksyy pöytäkirjan EU:n ja Yhdysvaltojen lentoliikennesopimuksen tarkistamisesta.

## VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

<b>Hyväksytty (pvä)</b>	28.2.2011
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+: 23 -: 3 0: 0
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	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
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Ádám Kósa, Janusz Władysław Zemke
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)</b>	Karin Kadenbach