



15.6.2010

B7-0370/2010 }
B7-0371/2010 }
B7-0372/2010 }
B7-0373/2010 }
B7-0374/2010 } RC1

RESOLUTSIOONI ÜHISETTEPANEK

vastavalt kodukorra artikli 110 lõikele 4,

asendades järgmiste fraktsioonide esitatud resolutsiooni ettepanekuid:

ALDE (B7-0370/2010)

S&D (B7-0371/2010)

Verts/ALE (B7-0372/2010)

PPE (B7-0373/2010)

ECR (B7-0374/2010)

ELi-USA lennutranspordileping

Mathieu Grosch

fraktsiooni PPE nimel

Saïd El Khadraoui

fraktsiooni S&D nimel

Gesine Meissner

fraktsiooni ALDE nimel

Eva Lichtenberger

fraktsiooni Verts/ALE nimel

Jacqueline Foster

fraktsiooni ECR nimel

RC\820659ET.doc

PE441.952v01-00}
PE441.953v01-00}
PE441.954v01-00}
PE441.955v01-00}
PE441.956v01-00} RC1

Euroopa Parlamendi resolutsioon ELi-USA lennutranspordilepingu kohta

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Ameerika Ühendriikide vahelise lennutranspordilepingu muutmise protokoll (mis parafeeriti 25. märtsil 2010) teksti (teise etapi leping);
 - võttes arvesse oma 5. mai 2010. aasta resolutsiooni läbirääkimiste alustamise kohta broneeringuinfot käsitlevate lepingute üle Ameerika Ühendriikide, Austraalia ja Kanadaga¹;
 - võttes arvesse oma 13. jaanuari 2009. aasta resolutsiooni tsiviillennunduse ohutuse reguleerimise alase koostöö kohta²;
 - võttes arvesse oma 14. märtsi ja 11. oktoobri 2007. aasta resolutsiooni EÜ-USA vahelise lennutranspordilepingu kohta³ (esimese etapi leping);
 - võttes arvesse oma 17. jaanuari 2006. aasta resolutsiooni ühenduse lennundusalase välispoliitika programmi arendamise kohta⁴;
 - võttes arvesse kodukorra artikli 110 lõiget 4,
- A. arvestades, et esimese etapi leping, mille ajutine kohaldamine algas 30. märtsil 2008. aastal, sisaldas lepingu peatamise klauslit, mida oleks saanud kasutada, kui 2010. aasta novembriks ei oleks sõlmitud teise etapi lepingut;
- B. arvestades, et esimese etapi leping oli üksnes esimene samm ELi-USA lennundusturu avamisel ja kohustas kindlalt mõlemat osapoolt pidama täiendavaid läbirääkimisi selle üle, et jätkata turgudele juurdepääsu avamist ja sellest saadava kasu maksimumini viimist tarbijatele, lennuettevõtjatele, töötajatele ja üldsusele ning erinevate küsimuste käsitlemist, sealhulgas investeringute tegemise hõlbustamine, et paremini kajastada ülemaailmse lennundussektori tegelikku olukorda, tugevdada Atlandi-ülest lennutranspordisüsteemi ja luua selline raamistik, mis julgustab teisi riike avama oma lennutransporditeenuste turgusid;
- C. arvestades, et 2008. aasta mais alustatud läbirääkimiste tulemuseks oli 25. märtsi 2010. aasta esialgne leping;
- D. arvestades, et ELi-USA lennundusturu avamine, mis kokkuvõttes hõlmab umbes 60% maailma lennuliiklusest, oleks tarbijate jaoks kasulik mõlemal pool Atlandi ookeani, annaks märkimisväärset majanduslikku kasu ja looks töökohti,

¹ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2010)0144.

² Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2009)0001.

³ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2007)0071 ja P6_TA(2007)0428.

⁴ ELT C 287 E, 24.11.2006, lk 84.

Üldpõhimõtted

1. võtab teadmiseks 25. märtsi 2010. aasta esialgse lepingu, mis võib tugevdada nii esimese etapi lepinguga hõlmatud turule juurdepääsu osas tehtud edusamme kui ka võimaldada tõhustatud regulatiivset koostööd;
2. tuletab meelde, et lennunduse reguleerimise eri aspektid, sealhulgas mürapiirangud ja öiste lendude piirangud, tuleks määrata kindlaks kohalikul tasandil ja seejuures tuleks järgida täies ulatuses subsidiaarsuse põhimõtet; palub komisjonil kooskõlastada kõnealuseid küsimusi Euroopa tasandil ja võtta seejuures arvesse liikmesriikide siseriiklikke õigusakte, et jätkata läbirääkimisi USAGA ja leida lahendus ka muudele kõnealuste probleemidega seotud küsimustele, näiteks kabotaaži küsimusele;

Turu avamine

3. peab kahetsusväärseks asjaolu, et välisinvesteerinute valdkonnas ei ole tehtud olulisi edusamme vananenud regulatiivsete piirangute kaotamisel, ning on seisukohal, et seetõttu säilivad kehtivad tasakaalustamata piirangud välisomanduse ja -kontrolli osas Ameerika Ühendriikides;
4. tuletab meelde, et ELi-USA lennutranspordilepingu lõppeesmärk on turu täielik avamine mis tahes piiranguteta kummaltki poolelt;
5. võtab teadmiseks piiratud juurdepääsu, mille ELi lennuettevõtjad saavad USA valitsuse rahastatavale liiklusele („Fly America” programm), ning tuletab meelde, et ELi liikmesriikide valitsustel sarnased sätted puuduvad;

Õigusnormide lähendamine, ohutus ja julgestus

6. julgustab ühiskomiteed töötama kooskõlas parema õigusliku reguleerimise põhimõtetega välja täiendavad ettepanekud reguleerivate otsuste vastastikuseks tunnustamiseks;
7. peab ülimalt oluliseks koostöö tegemist Euroopa ja USA lennuliikluse korraldamise süsteemide (SESAR ja Next Gen) väljatöötamisel, et saavutada koostalitusvõime ja kokkusobivus ning aidata kaasa keskkonnamõju vähendamisele;
8. tunneb heameelt koostöö üle ELi ja USA ametivõimude vahel, kes on vastutavad lennundusohutuse valdkonna eest kõikidel tasanditel;
9. peab kahetsusväärseks asjaolu, et täiendavaid samme ei ole astunud välismaiste remondijaamade küsimuses;
10. kordab standarditele mittevastavate lennuettevõtjate Euroopa musta nimekirja ja USA lennuettevõtjate standarditele vastavuse kontrollisüsteemi tähtsust ning kutsub mõlemaid lepingupooli üles vahetama selles valdkonnas teavet;
11. toonitab, et kui ELi ja USA vahel vahetatakse reisijate isikuandmeid, tuleks austada Euroopa ja USA kodanike eraelu puutumatust vastavalt kriteeriumitele, mida Euroopa Parlament

nõudis oma 5. mai 2010. aasta resolutsioonis; rõhutab sellega seoses tungivat vajadust jõuda kokkuleppele andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevate ülemaailmsete standardite osas;

12. rõhutab, et Euroopa Liit rajaneb õigusriigi põhimõtetel ning ELi ja selle liikmesriikidest turvalisuse tagamise eesmärgil isikuandmete edastamise aluseks peavad olema õigusakti staatuses rahvusvahelised lepingud, et pakkuda vajalikku kaitset ELi kodanikele, järgida menetlustagatise ja kaitseõigusi ning täita andmekaitset käsitlevaid õigusakte riigi ja Euroopa tasandil;
13. rõhutab, kui oluline on ELi ja USA kodanike ja lennuettevõtjate jaoks õiguskindlus ning lennuettevõtjate vajadus harmoneeritud standardite järele;
14. märgib julgestusmeetmete osas konsulteerimise ja koostöö tähtsust, kuid hoiatab ülemääraste või kooskõlastamata meetmete eest, mis ei põhine nõuetekohasel riskihindamisel;
15. kutsub komisjoni ja USA-d taas üles vaatama üle alates 2001. aastast võetud täiendavate julgestusmeetmete tõhusust, et vältida kattumist ja nõrku lülisid julgestusahelas;
16. toetab pigem nn ühekordse julgestuse põhimõtet kui igal ümberistumisel reisijate ja pagasi uuesti kontrollimist;

Keskkond

17. tunnistab, et lennundussektoril on rida negatiivseid keskkonnamõjusid, eriti müraallikana ja kliimamuutuse mõjutegurina, ning et lennunduse kasvuga need mõjud suurenevad;
18. märgib, et keskkonnavalast koostööd käsitlev ühisavaldus on otsustava tähtsusega rahvusvahelise lennunduse keskkonnamõju käsitlemisel, kuid peab kahetsusväärseks, et heitkogustega kauplemise süsteemi korraldus ei ole osa esialgsest lepingust; juhib tähelepanu asjaolule, et USA-ga tuleb pidada täiendavaid läbirääkimisi, et heitkogustega kauplemise süsteem jõustuks 2012. aastaks;
19. tunneb heameelt kokkuleppe üle teha Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni raames koostööd õhusõidukite müra ja heitkoguste vähendamiseks koos kavatsusega suurendada ELi ja USA vahelist tehnilist koostööd sellistes valdkondades nagu kliimateadus, teadusuuringud ja tehnoloogiaarendus, kütusesäästlikkus ja heitkoguste vähendamine õhutranspordisektoris ning edendada parimate tavade vahetamist müra vähendamisel, arvestades seejuures kohalike asjaolude erinevust;

Sotsiaalpoliitika

20. tunneb heameelt asjaolu üle, et lepingus tunnustatakse sotsiaalse mõõtme tähtsust ja et ühiskomiteele on antud vastutus teostada järelevalvet lepingu sotsiaalsete mõjude üle ja leida vajaduse korral asjakohaseid lahendusi;
21. kutsub komisjoni üles kasutama lepingut selleks, et edendada vastavust sotsiaalseid õigusi käsitlevatele asjakohastele rahvusvahelistele õigusaktidele, eriti Rahvusvahelise

Tööorganisatsiooni (ILO) põhikonventsioonide tööstandarditele (ILO 1930–1999), Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsiooni (OECD) hargmaistele ettevõtetele antud suunistele (1976, muudetud versioon 2000) ja 1980. aasta Rooma konventsioonile lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse kohta;

22. nõuab kindlalt, et liikmesriikides värvatud ja/või töötavate töötajate suhtes tuleks kohaldada ELi sotsiaalõigusnorme, eriti töötajate nõustamist ja teavitamist käsitlevaid direktiive (2002/14/EÜ, 98/59/EÜ ja 80/987/EMÜ), tsiviilennunduse lennupersonali tööaja korraldust käsitlevat direktiivi (2000/79/EÜ) ning direktiivi töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (96/71/EÜ);

Lepingu toimimine

23. palub komisjonil tagada, et Euroopa Parlament saab põhjalikku teavet ühiskomitee töö kohta ja et temaga konsulteeritakse sel teemal, nagu seda tehakse kõigi asjaomaste sidusrühmade puhul;
24. tuletab meelde, et pärast Lissaboni lepingu jõustumist on enne niisuguse rahvusvahelise lepingu sõlmimist, mis hõlmab valdkonda, mille suhtes kohaldatakse seadusandlikku tavamenetlust (artikli 218 lõige 6), vajalik saada selleks Euroopa Parlamendilt nõusolek;
25. tunneb heameelt Euroopa Parlamendi liikmete ja USA Kongressi liikmete korrapäraste kohtumiste idee üle, mille eesmärk on arutada kõiki asjaomaseid küsimusi seoses ELi-USA lennunduspoliitikaga;
26. palub, et Euroopa Komisjon alustaks kolmanda etapi läbirääkimiste protsessi 31. detsembriks 2013, et käsitleda järgmisi punkte:
1. liiklusõiguste edasine liberaliseerimine;
 2. täiendavad välisinvesteeringute võimalused;
 3. keskkonnameetmete mõju ja infrastruktuuri piirangud liiklusõiguste teostamisele;
 4. reisijate õiguste poliitika parem kooskõlastamine, et tagada reisijatele võimalikult kõrge kaitsetase;

o

o o

27. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile, liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele ning USA Kongressile.