

## **EU's luftfartspolitik over for tredjelande**

### **Europa-Parlamentets beslutning af 2. juli 2013 om EU's luftfartspolitik over for tredjelande – indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer (2012/2299(INI))**

*Europa-Parlamentet,*

- som henviser til Kommissionens meddelelse "EU's luftfartspolitik over for tredjelande – indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer" (COM(2012)0556),
  - der henviser til sin beslutning af 7. juni 2011 om internationale luftfartsaftaler efter Lissabontraktaten<sup>1</sup>,
  - der henviser til sin afgørelse af 20. oktober 2010 om revision af rammeaftalen om forbindelserne mellem Europa-Parlamentet og Europa-Kommissionen ("rammeaftalen")<sup>2</sup>,
  - der henviser til sin beslutning af 17. juni 2010 om lufttransportaftalen mellem EU og USA<sup>3</sup>,
  - der henviser til sin beslutning af 25. april 2007 om oprettelse af et fælleseuropæisk luftfartsområde<sup>4</sup>,
  - der henviser til sin beslutning af 17. januar 2006 om en dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande<sup>5</sup>,
  - der henviser til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 90, artikel 100, stk. 2, og artikel 218,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 48,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelser fra Udvalget om International Handel og Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (A7-0172/2013),
- A. der henviser til, at luftfart udgør en hurtigt voksende del af økonomien, både inden for og uden for Unionen, navnlig i Asien og Mellemøsten;
- B. der henviser til, at luftfarten spiller en vigtig rolle, idet den forbinder mennesker og virksomheder, både inden for Unionen og på verdensplan, navnlig med udviklingsmarkeder;
- C. der henviser til, at antallet af gennemførte og planlagte jobnedskæringer inden for de europæiske luftfartsselskaber siden 2012 beløber sig til flere end 20 000;

---

<sup>1</sup> EUT C 380 E af 11.12.2012, s. 5.

<sup>2</sup> EUT C 70 E af 8.3.2012, s. 98.

<sup>3</sup> EUT C 236 E af 12.8.2011, s. 121.

<sup>4</sup> EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 506.

<sup>5</sup> EUT C 287 E af 24.11.2006, s. 84.

- D. der henviser til, at de europæiske arbejdsmarkedsparter i luftfartssektoren inden for rammerne af en dialog om den globale krises indvirkninger på civilluftfarten afholdt den 29. januar 2013 blev enige om, at der kræves en samordnet og omfattende respons på internationalt plan;
- E. der henviser til, at Kommissionens meddelelse fra 2005 spillede en vigtig rolle i udviklingen af Unionens luftfartspolitik over for tredjelande;
- F. der henviser til, at udviklingen de seneste syv år betyder, at en yderligere gennemgang er hensigtsmæssig;

### **Generelt**

1. understreger de opnåede fremskridt i etableringen af et fælles og åbent regionalt EU-marked og samtidig hermed i opbygningen af en fælles EU-tilgang til luftfartspolitikken over for tredjelande;
2. glæder sig over Kommissionens meddelelse, som giver en rettidig analyse af den aktuelle situation og de fremskridt, der er opnået inden for luftfartspolitikken over for tredjelande siden 2005, samt af de udfordringer, som EU's luftfartssektor står over for i et yderst konkurrencepræget globalt marked for luftfart;
3. understreger den essentielle rolle, som luftfartssektoren indtager i EU's økonomi, især med hensyn til vækst og beskæftigelse, eftersom branchen er grundlag for mere end 5 mio. arbejdspladser i EU og tegner sig for 2,4 % af EU's BNP samt bidrager til Unionens forbundethed med resten af verden; understreger nødvendigheden af at opretholde en stærk og konkurrencedygtig luftfartssektor i EU;
4. mener, at der er sket betydelige fremskridt med hensyn til udformningen og gennemførelsen af Unionens mekanismer og systemer, såsom det fælles europæiske luftrum, forskning i luftrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR), Clean Sky-initiativet, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og det globale satellitnavigationssystem (GNSS), for at øge sikkerheden og imødekomme passagerernes behov; mener, at der skal ske yderligere fremskridt inden for disse områder;
5. er ikke desto mindre bekymret over forsinkelserne i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og SESAR på grund af de unødvendige omkostninger, som forsinkelserne skaber for luftfartsselskaberne og deres kunder; giver sin tilslutning til, at Kommissionen træffer sanktionsforanstaltninger over for medlemsstater, der ikke har overholdt december 2012-fristen og som ikke har formået at gøre nogen fremskridt vedrørende funktionelle luftrumsblokke;
6. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at gå i gang med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og SESAR; bemærker, at udviklingen af det fælles europæiske luftrum, når det er gennemført fuldt ud, vil skabe betydelige direkte og indirekte beskæftigelsesmuligheder;
7. understreger, at disse EU-programmer er vigtige, ikke blot for det indre marked, men også for politikken udadtil; mener, at færdiggørelsen og ibrugtagningen af disse instrumenter vil bidrage til at befæste den EU-baserede branches position på det konkurrenceprægede globale marked;

8. fremhæver betydningen af den igangværende revision af forordningen om flypassagerers rettigheder, og støtter en stærk og yderst forbrugervenlig EU-lovgivning;
9. er klar over, at den finansielle krises virkninger varierer mellem de forskellige dele af verden; mener, at dette har ført til, at EU-luftfartsselskaber står over for konkurrencemæssige udfordringer, og at bilaterale lufttrafikaftaler ikke altid er den mest hensigtsmæssige løsning til at bekæmpe markedsbegrænsninger og unfair støtte;
10. mener, at der, eftersom det endnu ikke er lykkedes at skabe en samlet luftfartspolitik over for tredjelande til trods for de seneste syv års indsats, bør gennemføres en mere samordnet EU-tilgang med større ambitioner så hurtigt som muligt for at skabe rimelig og åben konkurrence;
11. er af den opfattelse, at lovgivningsmæssig konvergens i EU er et vigtigt element for, at EU kan opnå en stærk position på det globale marked og for interaktion med tredjelande;

### ***Meddelelsen fra 2005 og Parlamentets beslutning***

12. glæder sig over de fremskridt, der er sket, for så vidt angår de tre søjler i 2005-politikken; noterer sig, at princippet om EU-udpegelse anerkendes nu i flere end 100 lande; konstaterer, at næsten 1 000 bilaterale lufttrafikaftaler er blevet bragt i overensstemmelse med EU-retten, hvorved der sikres retssikkerhed; beklager, at vigtige partnere, herunder Kina, Indien og Sydafrika, endnu ikke har accepteret disse principper;
13. gør opmærksom på, at gennemførelsen af EU's luftfartspolitik over for tredjelande har medvirket til at maksimere det indre markeds potentiale, for så vidt som det har gjort den EU-baserede luftfartsbranches konsolidering nemmere på et tidspunkt, hvor globaliseringen har nødvendiggjort stærkere økonomiske aktører til at modstå den udenlandske konkurrence;
14. understreger, at det voksende fælles luftfartsområde er blevet udviklet sammen med en række nabolande; mener, at disse aftaler har skabt betydelige økonomiske fordele; glæder sig over de omfattende bestræbelser, der er iværksat for at tilpasse forskellige lovgivningsmæssige rammer til EU-retten på områder såsom sikkerhed, lufttrafikstyring, miljøet, passagerrettigheder, økonomisk regulering og sociale aspekter;
15. glæder sig over den omfattende luftfartsaftale, som EU har indgået med USA, og aftalens positive indvirkninger på begge økonomier såvel som over de anslåede 80 000 nye arbejdspladser, som er blevet genereret i løbet af de første fem år;
16. mener, at en stærk EU-luftfartspolitik over for tredjelande, som tager sigte på de vigtigste vækstmarkeder inden for langdistanceflyvning, vil åbne nye økonomiske muligheder for EU's luftfartsselskaber, navnlig i Asien-Stillehavsområdet;
17. understreger, at forhandlingerne med nogle af de vigtigste partnere, herunder Brasilien, endnu ikke er afsluttet, og at omfattende luftfartsaftaler med sådanne lande vil kunne medføre betydelige økonomiske fordele;
18. understreger, at nogle af anmodningerne i Parlamentets beslutning fra 2006 endnu ikke er blevet efterkommet; understøtter navnlig nødvendigheden af at fremme hensigtsmæssige internationale sikkerhedsstandarder med henblik på at sikre ligebehandling af

luftfartsselskaber baseret både inden og uden for EU og begrænse de negative indvirkninger på miljøet;

19. understreger betydningen af redskaber, såsom det fælles udvalgssystem, til at skabe fælles tilgange til luftfartsspecifikke spørgsmål;
20. glæder sig over gennemførelsen af andre af punkterne i beslutningen fra 2006, såsom udvidelsen af EASA's ansvarsområder;

### **Markedet**

21. bemærker en væsentlig stigning i trafikken til, fra og inden for Asien-Stillehavsområdet, som afspejler tendensen til økonomisk vækst i regionen; er bekymret over muligheden for, at både EU-baserede luftfartsselskaber og virksomheder risikerer at gå glip af store muligheder i denne del af verden og miste evnen til at skabe overskud, hvis der ikke gøres noget;
22. bemærker også, at tredjelandsbaserede luftfartsselskabers globale position er blevet styrket gennem omfattende nye investeringer i fly og infrastruktur, der er blevet foretaget i forskellige dele af Mellemøsten, Fjernøsten og Sydamerika;
23. understreger de betydelige ændringer på Unionens indre marked, der er sket som følge af den øgede andel af lavprisselskaber; er af den opfattelse, at de to forretningsmodeller, konkurrencen til trods, vil kunne finde måder at supplere hinanden på, når de står over for udefrakommende markedsudfordringer;
24. bemærker, at de udbyder ekstremt lave billetpriser, som visse europæiske lavprisselskaber tilbyder, opvejes af selskaberne gennem urimelige praksisser vedrørende arbejdsforhold, f.eks. dårlige sociale og arbejdsretlige standarder for medarbejderne; bemærker desuden, at minimale investeringer i sikkerhedsstandarder og urimelige regionale tilskud lader til at spille ind i prisfastsættelsen;
25. gør opmærksom på, at der hersker hård konkurrence blandt luftfartsselskaberne som følge af lavprisflyselskaberne, der tegner sig for 40 % af luftfartsmarkedet i EU; understreger, at hvis en medlemsstat har ratificeret ILO konvention nr. 87 og 98, skal luftfartsselskaber overholde bestemmelserne heri om grundlæggende rettigheder vedrørende foreningsfrihed og anerkendelse af arbejdstagerrepræsentanter og lønoverenskomster, og at det er nødvendigt at føre tilsyn med overholdelsen heraf og straffe overtrædelser;
26. fremhæver betydningen af lufttrafikknudepunkter, herunder opbygningen af sekundære knudepunkter, specialiserede knudepunkter og benyttelse af flere knudepunkter såvel som af det presserende behov for både offentlige og private, langsigtede investeringer i lufthavnsinfrastruktur for at øge kapaciteten, eksempelvis ved at bygge nye start- og landingsbaner, såvel som for en mere effektiv anvendelse af den eksisterende infrastruktur – herunder regionale lufthavne, f.eks. ved Middelhavet og ved EU's østlige grænser – gennem bedre slotallokering;
27. understreger, at Unionens luftfartsselskabers konkurrenceevne hæmmes på globalt plan af faktorer såsom manglen på lige konkurrencevilkår, der eksempelvis skyldes forskellige nationale afgifter, overbelastede lufthavne, høje ATM- og lufthavnsafgifter, statsstøtte til konkurrenter, omkostningerne ved kulstofemissioner, gældende lavere

- arbejdstagerstandarder og uens regler for statsstøtte uden for EU;
28. mener, at disse faktorer udgør potentielle hindringer for vækst og beskæftigelse;
  29. opfordrer Kommissionen til at gennemføre en undersøgelse af medlemsstaternes uensartede luftfartsgebyrer, -afgifter og -skatter og disses indvirkning på billetpriserne og flyselskabernes overskud såvel som en undersøgelse af eventuel statsstøtte, som konkurrenter på verdensplan modtager, og indvirkningen heraf på EU's luftfartsselskaber;
  30. glæder sig over de nye EU-regler om social sikring for mobile arbejdstagere;

### ***Fremtidige tiltag***

31. mener, at luftfartspolitikken over for tredjelande bør bygge på principperne om gensidighed, herunder ved markedsadgang, åbenhed og lige konkurrence med lige vilkår og bør have to hovedformål: Den skal være til gavn for forbrugerne og virksomhederne og støtte EU-luftfartsselskaber og -lufthavne i deres bestræbelser på at bevare deres position blandt de førende i verden;
32. understreger derfor, at luftfartsaftaler med nabolandene og ligesindede partnere skal indeholde retlige rammer for fair konkurrence;
33. opfordrer til, at der fortsat bruges procedurer til at forhandle omfattende luftfartsaftaler på EU-niveau med udgangspunkt i europæisk enhed og efter godkendelse fra Rådet;
34. opfordrer Kommissionen til at fremme og forsvare EU's interesser inden for disse aftaler og foreslå og udbrede EU's standarder, værdier og bedste praksis;
35. opfordrer til øget samarbejde og samordning mellem Kommissionen og medlemsstaterne, når der forhandles luftfartsaftaler med de vigtigste partnere, med henblik på at øge EU's indflydelse og dens chancer for at få adgang til nye markeder;
36. opfordrer Kommissionen til at medtage de lovgivningsmæssige betingelser for sikkerhed, passagerrettigheder, uddannelse af personale og certificering i samlede aftaler;
37. opfordrer Kommissionen til at færdiggøre de igangværende forhandlinger med nabolande såsom Ukraine, Libanon, Tunesien, Aserbajdsjan og Algeriet; påpeger, at disse landes nære beliggenhed, deres markeder og den økonomiske vækst, der har fundet sted i nogle af dem inden for det senere år, kan opfattes som en vækstmulighed for regionale og sekundære lufthavne i EU; er af den opfattelse, at regionale lufthavne i kraft af deres store kapacitet kan spille en rolle i at reducere overbelastningen ved de primære europæiske luftknudepunkter, hvorved de kan blive mere konkurrencedygtige på verdensplan;
38. opfordrer Rådet til fra sag til sag at give Kommissionen mandat til at forhandle med andre nabolande såsom Tyrkiet, Armenien og Libyen;
39. er af den opfattelse, at EU bør anlægge en individuelt afpasset tilgang til sine forbindelser med nøglepartnere, og opfordrer Kommissionen til så snart som muligt at fuldende forhandlingerne om omfattende lufttrafikaftaler, herunder med Australien og Brasilien, og opfordrer Rådet til at give Kommissionen mandat til at forhandle sådanne aftaler med hurtigt voksende økonomier såsom Kina, Indien, ASEAN og Golfstaterne;

40. mener, at en mulig fremtidig handels- og investeringsaftale mellem EU og USA også vil få betydning for luftfartssektoren; finder derfor, at Kommissionen bør forelægge tilstrækkelige oplysninger, så Parlamentet kan følge de forestående forhandlinger tæt;
41. understreger behovet for fuldt ud at nå de mål, der er fastsat i luftfartsaftalerne med vigtige partnere, især USA og Canada, herunder fjernelsen af restriktioner på udenlandsk ejerskab af og kontrol over luftfartselskaber; opfordrer til foranstaltninger til at overvinde den nuværende ubalance mellem EU-baserede luftfartselskabers mulighed for at foretage cabotage på det amerikanske marked og amerikanske luftfartselskabers mulighed for at gøre det samme i Europa; påpeger, at internationale krydsinvesteringer medvirker til at øge luftfartssektorens økonomiske dynamik, og opfordrer Kommissionen til at fremme et internationalt juridisk miljø, som er gunstigt for udvikling af og støtte til sådanne investeringer, såvel som er beregnet til at fremme en aktiv politik, der tager sigte på at etablere normer og bedste praksis for internationale investeringer;
42. mener, at bilaterale aftaler kan yde et vigtigt bidrag til udviklingen af en luftfartspolitik over for tredjelande, men understreger samtidig betydningen af en fælles EU-tilgang;
43. understreger betydningen af fair og åben konkurrence inden for alle luftfartsrelaterede aktiviteter; opfordrer til, at der inkluderes standardklausuler om fair konkurrence i bilaterale lufttrafikaftaler;
44. opfordrer Kommissionen til at definere og medlemsstaterne til at anvende et minimumssæt med EU-standardretskrav, navnlig med hensyn til reguleringsmæssigt samarbejde, arbejdstager- og miljøstandarder og passagerrettigheder, som skal indgå i bilaterale aftaler, med den klare målsætning at skabe muligheder og fjerne hindringerne for EU-luftfartsselskaberne;
45. opfordrer Kommissionen til at foreslå en hasterevision eller udskiftning af forordning (EF) nr. 868/2004 om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence til skade for EF-luftfartsselskaber<sup>1</sup>;
46. støtter Kommissionens forslag til sikring af fri og fair konkurrence i forbindelser og aftaler med tredjelande og udvikling af mere effektive nye handelsmæssige beskyttelsesforanstaltninger, der er bedre tilpasset til håndtering af illoyal praksis, såsom forskelsbehandling, inkonsekvent anvendelse af regelsættet og manglende gennemsigtighed i virksomhedernes regnskabsaflæggelse, som kan føre til markedsforvridninger;
47. opfordrer Kommissionen til at gå i dialog med Golfstaterne med henblik på at skabe øget gennemsigtighed og sikre lige konkurrencevilkår;
48. bemærker, at Den Russiske Føderation nægter at overholde den aftale om udfasning af royalties for overflyvning af Sibirien, der blev indgået inden for rammerne af Den Russiske Føderations WTO-tiltrædelse i 2011; finder, at når EU-luftfartsselskaber underlægges længerevarende diskriminerende vilkår i form af disse ulovlige transitafgifter, har EU ret til at træffe tilsvarende foranstaltninger – ved at nægte eller begrænse transitflyvning over sit territorium eller, mere generelt, ved at træffe enhver foranstaltning vedrørende russiske flyselskabers brug af EU's luftrum – med henblik på at

---

<sup>1</sup> EUT L 162 af 30.4.2004, s. 1.

formå den Russiske Føderation til at fjerne de ovennævnte afgifter, der er ulovlige, idet de er i modstrid med internationale aftaler (Chicagokonventionen); opfordrer derfor Kommissionen og Rådet til at undersøge mulige foranstaltninger for at sikre gensidigheden i forhold til anvendelse af luftrummet mellem Den Russiske Føderation og EU;

49. understreger, at en ambitiøs EU-politik vedrørende beskyttelse af flypassagerers rettigheder kan give luftfartsselskaberne i EU en kvalitetsfordel i den globale konkurrence; opfordrer Kommissionen til at tage yderligere skridt til at fremme de høje EU-standarder gældende for flypassagerers rettigheder og til at sikre gennemførelse og anvendelse heraf;
50. opfordrer Kommissionen til så snart som muligt at udarbejde en ny lovgivningsmæssig ramme for gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, der er baseret på en top-down-metode, herunder en bedre mekanisme for samarbejde mellem europæiske luftfartstjenesteudøvere, og tilvejebringe de nødvendige betingelser for at starte ibrugtagningen af SESAR;
51. opfordrer Rådet til omsider at vedtage en holdning til Parlamentets holdning af 5. maj 2010 om forslag til direktiv om luftfartssikkerhedsafgifter<sup>1</sup>, der blev vedtaget af Parlamentet med et overvældende flertal på 96 %, men til trods herfor stadig blokeres i Rådet;
52. mener, at Den Internationale Organisation for Civil Luftfart (ICAO) har en vigtig rolle at spille i udviklingen af lovgivningsmæssige rammer for den globale luftfartssektor, for eksempel i liberaliseringen af ejerskab af og kontrol med luftfartsselskaber og sikring af global interoperabilitet i lufttrafikstyringen; tilskynder ICAO til at fortsætte med at udvikle globale, markedsbaserede foranstaltninger til at begrænse lufthavnes støjniveau og al relevant udledning af drivhusgasser; finder det afgørende, at der i ICAO-regi så hurtigt som muligt indgås en aftale om en global tilgang;
53. opfordrer til, at der gives forhandlingsmandater til Kommissionen til afklaring og styrkelse af EU's repræsentation inden for ICAO;

o

o o

54. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

---

<sup>1</sup> EUT C 81 E af 15.3.2011, s. 164.