

2006. január 17., kedd

56. sajnálatát fejezi ki a jelenlegi európai szintű ügynökségek és szervezetek által nyújtott, mérhető többletérték hiánya miatt, különösen a tagállamok és az Europol közötti korlátozott információcseré miatt, amely az emberkereskedelem elleni küzdelem legfőbb európai eszköze az Europol Egyezmény 2. cikke (2) bekezdése<sup>(1)</sup>, az Európai Unióról szóló szerződés, a tamperei elnökségi következtetések és a hágai program alapján; továbbá sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy számos, bűncselekményről készített elemzése mellett az Europol csupán egyetlen elemzést készített e téren;

57. hangsúlyozza, hogy az Europolnak nagyobb jelentőséget kell tulajdonítania az emberkereskedelem elleni küzdelemnek; úgy véli, hogy fel kell használni az Europol pénzügyi és személyzeti forrásait az emberkereskedelem megakadályozása, különösen a nő- és gyermekkereskedelem és a nemzetközi szervezett bűnözés elleni küzdelemben hatékonyabbá tétele érdekében;

58. hangsúlyozza az Europol alkalmazottai és nemzetközi partnerek közötti szoros együttműködés fontosságát az emberkereskedelem elleni küzdelemben, különös tekintettel a bűnözői hálózatokra, a csempészet útvonalaira és a csempészek személyi azonosságára vonatkozó információcserére, a büntetőeljárások hatékonyságának növelése érdekében;

59. felszólítja a Bizottságot, hogy évente mutassa be az egyes tagállamok által végrehajtott intézkedések éves értékelését, beleértve a csempészet elleni jogszabályok végrehajtásának és érvényesítésének értékelését;

60. felszólítja a Bizottságot és a Tanácsot, hogy biztosítsák intézkedéseik összehangolását és koherenciáját a különböző nemzetközi fórumokon, például az ENSZ-ben, az Európa Tanácsban, az OECD-nél, a pekingi értékelési folyamat során, a Dél-európai Stabilitási Egyezmény keretében és a G8-ban;

61. felszólítja a tagállamokat, hogy az emberkereskedelem megelőzése érdekében a munkanélküliség által leginkább sújtott régiókban vezessenek be helyi szintű együttműködési programokat a biztonsági szolgálatokkal;

62. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok, a csatlakozó országok és a tagjelölt országok kormányainak és parlamentjeinek.

---

<sup>(1)</sup> HL C 316., 1995.11.27., 2. o.

P6\_TA(2006)0006

## A Közösség légiközlekedéssel kapcsolatos külpolitikája

### Az Európai Parlament állásfoglalása a Közösség légiközlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról (2005/2084(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „a Közösség légiközlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról” c. közleményére (COM(2005)0079),
- tekintettel a Tanács 2005. június 27-i következtetéseire „a Közösség légiközlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”<sup>(1)</sup>,
- tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0403/2005),

---

<sup>(1)</sup> HL C 173., 2005.7.13., 1. o.

2006. január 17., kedd

- A. mivel a légiközlekedés egy ma is növekvő és óriási gazdasági lehetőségeket rejtő iparág Európában és máshol is,
- B. mivel a Bíróság úgy rendelkezett, hogy a tagállamok által aláírt érvényben lévő kétoldalú légiközlekedési megállapodások némelyike ellentmond a közösségi jogszabályok elveinek, és ezért módosításra szorul,
- C. mivel a harmadik országokkal kötött légiközlekedési megállapodások megkötésekor a Közösség teljes gazdasági és politikai befolyását latba veheti az EU légitársaságok közötti hátrányos megkülönböztetés csökkentése és megelőzése érdekében,
- D. mivel a rendeletek konvergenciája rendkívül fontos és tulajdonképpen az ilyen megállapodások megkötésének előfeltétele, különösen a biztonsági, védelmi, verseny, állami támogatás, környezetvédelmi, és a munkavállalók szociális jogait érintő rendeleteké,
- E. mivel a megállapodások tárgyalásai során a Bizottságnak támaszkodnia kellene a tagállamok és más érdekelt felek szakértelmére és információira, és be kellene őket vonnia a harmadik országokkal való tárgyalások előtt, közben és után,

### **Általános elvek**

1. felismeri a repülési ágazat globális természetét, gazdasági fontosságát és folyamatos növekedését, valamint azt, hogy kezelni kell e növekedésnek a légiforgalmi szolgáltatásra, a biztonságra és a környezetre gyakorolt hatását, és ezáltal a közös légiközlekedési külpolitika kidolgozásának szükségességét;
2. ragaszkodik egy, a közös légiközlekedési külpolitika kidolgozásához szükséges koherens stratégiához, és figyelembe veszi az Egyesült Államokkal, Oroszországgal és Kínával megkötött megállapodásokat, mint annak előfeltételeit;
3. elismeri – a Bíróság megállapítása alapján – az érvényben lévő kétoldalú megállapodások összehangolásának szükségességét a közösségi joggal a Bíróság határozatának alapján, a tagállamok alkalmazkodásával, vagy lehetőleg közösségi megállapodások megkötése útján, az úgynevezett horizontális megbízás keretében, a tagállamok és más érintett felek tapasztalatára és információjára támaszkodva;
4. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy elkerüljék a tagállamok tárgyalásának akadályozását mindaddig, amíg a közösségi megállapodásokra vonatkozó aktív tárgyalások vannak folyamatban;
5. hangsúlyozza, hogy a kétoldalú megállapodások adaptációját a jogbizonytalanságok elkerülése érdekében a lehető leghamarabb el kell végezni;
6. emlékeztet arra, hogy a közösségi megállapodások tárgyalásának megkezdése – amely jellege miatt hosszabb időt igényel, mint a horizontális tárgyalások – csak akkor támogatható, ha van átlátható, koherens tárgyalási stratégia;
7. elismeri, hogy ez a megközelítés kiegészíthető a légiközlekedési külpolitika mélyebb változtatásával, amely az európai fogyasztóknak és az EU iparának támogatást nyújtana, a Közösség és harmadik országok közötti új és nagyszabású megállapodások elfogadása útján;
8. figyelembe veszi, hogy hosszasan elhúzódó tárgyalások esetén – amennyiben a partnerországok protekcionista hozzáállást tanúsítanak – lehetőség lenne a közlekedési jogok kétoldalú koordinációjára;
9. teljes mértékben támogatja az ilyen tárgyalások kettős és megoszthatatlan ütemtervét, amely összeköti a piacok megnyitását a szabályozás konvergenciájával;

2006. január 17., kedd

### **Piacnyitás**

10. hangsúlyozza, hogy a piachoz való hozzáférés szempontjából az új megállapodásoknak kiegyensúlyozottnak kell lenniük, ami olyan kérdéseket is magában foglalhat, mint a kabotázs, letelepedési jog, tulajdonviszonyok és ellenőrzés, a versenyszabályok, valamint állami támogatás, de kizárólag a szigorú reciprocitás elve alapján;
11. elismeri, hogy bár kívánatos „nyitott égbolt” megállapodások megkötése, ezek nem mindig lehetségesek;
12. elismeri, hogy amennyiben nincs lehetőség „nyitott égbolt” megállapodásra, úgy a meglévő bilaterális rendszereket kell előnyben részesíteni, de csak átmeneti megoldásként;
13. felhívja a Bizottságot, hogy az ilyen esetekre alakítson ki igazságos és átlátható mechanizmusokat a forgalmi jogok tagállamok közötti felosztására;
14. kéri, hogy reális ütemtervet dolgozzanak ki a tárgyalásokra vonatkozóan, a tárgyalásra meghívandó országokat pedig az országok gazdasági és szabályozási hátterének elemzésén alapuló egyértelmű és stabil kritériumok alapján válasszák ki;
15. javasolja, hogy e kritériumok tartalmazzanak gazdasági szempontokat, elsőséget adva az európai piac számára nagy fontossággal bíró országoknak, mint például az Egyesült Államok, Oroszország, vagy Kína és tartalmazzanak földrajzi szempontokat is, az Európai Közös Légiközlekedési Térség kiterjesztése, illetve az új szomszédsági politika végrehajtásának érdekében elsőséget adva az Európa közelében elhelyezkedő országoknak;

### **Szabályozási konvergencia**

16. hangsúlyozza, hogy a piacnyitásnak mindig a szabályozás konvergenciáját kell követnie és a liberalizáció mértékét ahhoz kell igazítani, hogy milyen mértékben sikerült egyenlő esélyeket biztosító piacot kialakítani;

### **Biztonság és üzembiztonság**

17. elismeri, hogy a biztonsági és üzembiztonsági előírások életbevágóak az utasok, a személyzet, és általában a légiközlekedési ágazat szempontjából, és hogy a harmadik országokban érvényes előírások nem mindig egyenértékűek az Európai Unió előírásokkal; megjegyzi, hogy az EU úttörő szerepet játszhat a nemzetközileg elismert szabványok globális szinten történő alkalmazásában és betartásában;
18. ezért javasolja, hogy a harmadik országokkal kötött megállapodásokban hivatkozzanak a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) és az EU biztonsági előírásaira, és hogy a tagállamok nagyobb erővel – kétoldalú együttműködések és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) útján – támogassák a csupán elégtelen biztonsági szintet elért harmadik országokat, az adott szint elérése érdekében;
19. felhívja a Bizottságot, hogy a biztonság rövid távon történő növelése érdekében a 2004/36/EK irányelv („SAFA irányelv”) <sup>(1)</sup> keretében legfeljebb 2006 végéig javasoljon hatékonyabb eljárásokat a harmadik országból származó légifuvarozók repülőgépeinek biztonsági ellenőrzésére;
20. felhívja a Bizottságot, hogy nyújtson be javaslatot az EASA hatáskörének kiterjesztésére e területen;
21. hangsúlyozza egy közlekedésre vonatkozó EU biztonságpolitika kidolgozásának fontosságát, amelyet be kell építeni a légiközlekedési megállapodásokról szóló tárgyalások tervezetébe;

<sup>(1)</sup> HL L 143., 2004.4.30., 76. o.

2006. január 17., kedd

**Környezet**

22. elismeri, hogy a légi közlekedési ágazatnak számos kedvezőtlen környezeti hatása van, különösen a zajártalom és az éghajlatváltozást elősegítő tényezők, ugyanakkor elismeri, hogy a repülőterek és a légifuvarozók már komoly erőfeszítéseket tettek és tesznek továbbra is a zajártalom és az üzemanyag-kibocsátásból eredő szennyeződés elkerülése érdekében;

23. e tekintetben üdvözli a Bizottság közleményét a repülési ágazat éghajlatváltozásban játszott szerepének csökkentésére irányuló lehetséges intézkedésekről (COM(2005)0459), és várja konkrét politikák elfogadását a jobb légiforgalmi szolgáltatás, és a repülőterek működtetési eljárásainak és infrastrukturális körülményeinek javítása érdekében; várja más intézkedések bevezetését is, mint a repülésnek az európai kibocsátási kereskedelmi rendszerbe történő integrációja, egyenlő bánásmódot biztosítva az uniós és nem uniós légifuvarozók számára;

**Szociálpolitika**

24. ezért sürgeti a Bizottságot, hogy az új megállapodások megkötésekor álljon ki a szociális jogokra vonatkozó nemzetközi törvényekre történő hivatkozások beépítése mellett, különös tekintettel a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet alapvető egyezményeiben (ILO 1930-1999), az OECD multinacionális vállalatokra vonatkozó iránymutatásában (1976, felülvizsgálva 2000-ben), és a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló Római Egyezményben (1980) rögzített munkával kapcsolatos előírásokra;

25. kiáll amellett, hogy az EU tagállamokban toborzott és/vagy dolgozó alkalmazott munkavállalókra a Közösség szociális törvényei alkalmazandók, különösen az alkalmazottak tájékoztatására és a velük folytatott konzultációkra vonatkozó irányelvek (2002/14/EK, 98/59/EK és 80/987/EGK), a polgári repülésben dolgozó utazó személyzet munkaidejének szervezésére vonatkozó irányelv (2000/79/EK) és a munkavállalóknak a szolgáltatásnyújtás keretében történő kiküldetésére vonatkozó irányelv (96/71/EK);

**Tárgyalások folytatása**

26. hangsúlyozza, hogy a tárgyalásokat az ilyen tárgyalások terén megfelelő szakértelemmel és tapasztalattal rendelkező tagállamokkal szorosan együttműködve kell lefolytatni;

27. felkéri a Bizottságot, hogy a tárgyalások megkezdése előtt illetve azok során biztosítsa az Európai Parlament és valamennyi illetékes érdekelt fél teljes körű tájékoztatását és véleményük kikérését egy elfogadott konzultációs útiterv alapján;

\*  
\*   \*  
\*

28. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

---

P6\_TA(2006)0007

**Az EU–Oroszország és EU–Kína kapcsolatok a légi közlekedés terén**

**Az Európai Parlament állásfoglalása az Orosz Föderációval és Kínával a légi közlekedés terén fennálló kapcsolatokról (2005/2085(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel eljárési szabályzatának 45. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0375/2005),