

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),

2006. január 17., kedd

Kína

1. üdvözlöi a Bizottságnak a kínai kereskedelmi légi közlekedésben jelenleg megfigyelhető növekedési, modernizációs és liberalizációs folyamatokra vonatkozóan kialakított általános válaszát;
2. elismeri, hogy kívánatos volna egy Európai Unió és Kína közötti, légi közlekedésről szóló átfogó megállapodás; mindazonáltal egy átfogó megállapodás megkötését megelőzően horizontális megállapodásra lenne szükség annak érdekében, hogy a számos tagállammal megkötött, jelenleg hatályban lévő kétoldalú légiközlekedési-szolgáltatásokról szóló megállapodások megfeleljenek az Európai Bíróság „nyitott égbolt” ítéletének ⁽¹⁾;
3. elfogadja, hogy egy ilyen megállapodás létrehozása megerősítené az EU pozícióját, és előnyösebb volna az érdekelt felek és a fogyasztók számára, mint a főleg közlekedési jogokról szóló, időnként felülvizsgált kétoldalú megállapodások sora;
4. felszólítja a Tanácsot, hogy a megbízatás késleltetése nélkül terjessze ki a Bizottság tárgyalási megbízatását a szükséges repülőtéri és biztonsági infrastruktúrára, valamint a kínai légtérben történő légiforgalom-irányításra, amelyek jelenleg sajnálatos módon nem megfelelőek és akadályozzák a légiforgalmi kapcsolatok fejlesztését;
5. elismeri a Bizottságnak a kínai felekkel végzett kiváló munkáját, bár sajnálatát fejezi ki, hogy nem tájékoztatták azon tárgyalási felhatalmazás feltételeiről, amelyet a Bizottság jelenleg kér a Tanácstól a Kínával folytatandó tárgyalások kezdeményezésére; ragaszkodik a Parlamentnek a tárgyalásokba való szorosabb bevonásához és reméli, hogy a jövőben a kérdés megoldódik, mivel úgy véli, hogy ez valamennyi fél számára előnyöket biztosít majd;
6. ragaszkodik hozzá, hogy a Kínával folytatott, légi árufuvarozásról szóló tárgyalások kiegyensúlyozott befejezésének rendelkezéseit késedelem nélkül, és amennyiben szükséges, már a személyszállításról szóló tárgyalások befejezése előtt végre kellene hajtani;

Oroszország

7. üdvözlöi a Bizottság álláspontját azon kihívásokkal és lehetőségekkel kapcsolatban, amelyeket az orosz polgári légiközlekedési ágazat növekedése és megerősödése jelent az Európai Unió számára;
8. támogatja a Bizottság javaslatát, amely szerint szükség van egy átfogó légiközlekedési megállapodásra, mivel az Unió így felelhet meg leginkább e kihívásnak, és így erősítheti meg leginkább tárgyalási pozícióját Oroszország felé; mindazonáltal úgy ítéli meg, hogy a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanácsnak a légiközlekedési ágazat külső kapcsolatairól szóló, 2005. június 27. és 28-i következtetéseivel összhangban az átfogó megállapodás megkötését szolgáló közösségi tárgyalások megkezdéséhez szükséges kiindulópontot közösségi záradékok elfogadásának kell képeznie;
9. elismeri a Bizottságnak az orosz felekkel végzett kiváló munkáját, bár sajnálatát fejezi ki, hogy nem tájékoztatták azon tárgyalási felhatalmazás feltételeiről, amelyet a Bizottság jelenleg kér a Tanácstól az Oroszországgal folytatandó tárgyalások kezdeményezésére; ragaszkodik a tárgyalásokba való szorosabb bevonásához és reméli, hogy a jövőben a kérdés megoldódik, mivel úgy véli, hogy ez valamennyi fél számára előnyöket biztosít majd;
10. megjegyzi, hogy az Oroszország által megállapított átrepülési díjak sértik a nemzetközi jogot, és azokat többnyire nem a légiforgalmi irányítás ígért fejlesztésére, hanem a versenytörvényt sértő módon Oroszország saját légitársaságának támogatására használták fel;
11. ugyanakkor a Bizottság és a Tanács előtt ragaszkodik ahhoz, miszerint nem szabad átfogó megállapodást tétő alá hozni az orosz átrepülési díjak azonnali és teljes eltörlése nélkül;

⁽¹⁾ 2002. november 5-i ítélet, C-476/98 sz. Európai Közösségek Bizottsága kontra Német Szövetség Köztársaság ügy (EBHT 2002., I-9855. o.).

2006. január 17., kedd

12. ragaszkodik továbbá ahhoz, hogy ne fogadjanak el a jelenlegi átrepülési díjmegállapítási rendszert felváltó módosított átrepülési díjmegállapítási rendszert;
13. felszólítja a Bizottságot, hogy ne kössön megállapodást az Orosz Föderáció Világkereskedelmi Szervezetbe való felvételéről, amíg Oroszország fenntartja a szibériai átrepülésekre kivetett díjakat;
14. ebben az összefüggésben felkéri a Bizottságot, hogy értékelje a korszerűsítéssel, tőkeberuházással és műszaki követelményekkel kapcsolatos valamennyi érvet az Európai Unió és Oroszország légiközlekedési ágazatai közötti kapcsolatok területén, továbbá az átrepülési díjakat illető álláspontok különbözőségét;

Kína és Oroszország

15. hangsúlyozza, hogy mind a Kínával, mind az Oroszországgal folytatandó tárgyalások eredményes lezárására csak akkor van kilátás, ha az érdekelt felek a Bizottság tanácsadóiként tudnak fellépni, és teljes körű tájékoztatást kapnak a tárgyalások előrehaladásáról, és az ott kialakított álláspontokról;
16. kitar emellett, hogy nem adható olyan felhatalmazás, amely nem köti szigorúan a kínai és orosz piacokhoz való nagyobb hozzáférést azonos piaci feltételek kialakításához az üzemeltetési előírások közelítése által a légiközlekedési ellenőrzés és -irányítás, személyzeti képzés és működési szabványok, valamint a biztonság és üzembiztonság területén, ragaszkodik a viszonzosság elvének alkalmazásához;

*
* *

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

P6_TA(2006)0008

A medvék epéjének kinyerése Kínában

Az Európai Parlament nyilatkozata a medvék epéjének Kínában történő kinyerésével kapcsolatban világszerte növekvő aggodalomról

Az Európai Parlament,

– tekintettel eljárási szabályzata 116. cikkére,

- A. annak ismeretében, hogy Kínában jelenleg 7 002 örvösmedvét tartanak fogságban az epéjük kinyeréséért; ez a medvefaj veszélyeztetett, szerepel a veszélyeztetett vadon élő állat- és növényfajok nemzetközi kereskedelméről szóló egyezmény (CITES) első mellékletében szereplő listán,
- B. mivel az új, „humánus” epekiyerési módszerek a kínai farmokon továbbra is a medvék gyötrelmes szenvedésével járnak és gyakran pusztulásukat okozzák, hovatovább az egyik új módszer egyenesen megszegi az új rendeleteket,
- C. üdvözli, hogy a hagyományos kínai orvoslást gyakorló kiemelkedő személyiségek igazolták, hogy a medveepeének legalább 54 növényi, valamint egy szintetikus alternatívája van,
- D. üdvözli a kínai kormány intézkedéseit, miszerint 2000 óta több mint 40 medvefarmot zártak be és 188 medvét foglaltak le és adtak át az állatok védelmével foglalkozó ázsiai alapítványnak (Animals Asia Foundation, AAF),
- E. komoly aggodalmát fejezi ki nemzetközi szinten, a kínai médiában és kormányzatnál, hogy még létezik ilyen kegyetlen és civilizálatlan gyakorlat,