

Europaudvalget
Christiansborg

EUROPAUDVALGET
Alm. del - bilag 698 (offentligt)

I forbindelse med eventuel afgivelse af mandat til Kommissionen om kommende luftfartsaftaler, skal FPU hermed komme med sine bemærkninger.

Indledning

Helt overordnet er vi positive for, at man nu overvejer at indgå luftfartsaftaler på EU niveau, i stedet for individuelle bilaterale aftaler. Vi har længe kunnet konstatere, at specielt "Open Skies" aftalerne med USA, har givet en skævvridning af adgangen til markederne. Derfor mener vi, at man fra EU's side vil kunne få langt mere ud af en aftale, der inkluderer samtlige medlemsstater.

Som Kommissionen påpeger, blev "den tredje luftfartspakke" vedtaget for ca. 10 år siden, hvilket også har sat sine tydelige positive spor i udviklingen af EU's luftfart. Mange luftfartsselskaber kunne så småt bevæge sig friere i marked, om end stadig med nogle restriktioner.

Fra Amerikansk side, så man noget bekymret på denne udvikling, da man frem for alt ikke ønskede et "Forenede Europæiske Stater" på luftfartsområdet, i stil med De Forenede Amerikanske Stater. Derfor påbegyndte de Amerikanske myndigheder at indgå "Open Skies" aftaler med stort set alle medlemsstater, for at sikre forsat amerikansk adgang til det EU's marked. Endvidere betød nationalitetsklausulen, at man begrænsede EU selskabernes ekspansions muligheder.

Situationen er nu, som angivet i "Meddelelse fra Kommissionen", KOM (2002) 649, pkt. 14, at Amerikanske selskaber har adgang til EU's marked, mens USA's hjemmemarked er lukket for EU selskaber. Som det også angives, udnyttes dette først og fremmest af Amerikanske pakke-transport selskaber, til at udføre femte- og syvende friheds flyvninger i EU. Således kan vi konstatere, at alle de store amerikanske selskaber i dag har mange fly, samt personale, udstationeret i EU – med det ene formål at udføre rene Inter-europæiske flyvninger, med rent Intereuropæisk fragt. Dette mener man kan lade sig gøre, ved at kombinere de mange bilaterale aftaler, til en slags multilateral aftale.

Fremtiden

For at i fremtiden sikre en 'level playing field', bør en kommende aftale mellem EU og USA være baseret på følgende – i vore øjne ufravigelige - elementer:

- En aftale mellem EU og USA, som ikke er baseret på de eksisterende bilaterale aftaler
- Fuldstændig og reel reciprocitet
- Aftalen gør ikke forskel på passager- og fragtflyvning
- Trafikrettigheder aftales i en sådan aftale, og ikke i WTO, GATS eller andre lignende organisationer

De to områder i Open Skies aftalerne, der skaber problemer for EU selskaber er nationalitetsklausulen, samt afgivelse af trafikrettigheder til amerikanske selskaber i Det Indre Marked.

Nationalitets-klausulen blev som bekendt dømt som værende i strid med eksisterende EU lovgivning, og skal altså fjernes. Kommissionen har da også angivet i KOM 2203 94, at man forventer først at bringe de eksisterende bilaterale aftaler i overensstemmelse med EU lovgivning

på området, hvorefter man vil forhandle en ny aftale. Dette vil i praksis betyde, at alle EU selskaber kan flyve fra hele det Indre Marked og til USA, og ikke som nu – kun fra hjemstaten. Dermed vil ændrede ejerforhold ved eventuelle sammenlægninger af selskaber, ikke give de amerikanske myndigheder ret til at nægte et sådant selskab ret til at flyve til USA.

Afgivelsen af trafikrettigheder til amerikanske selskaber i Det Indre Marked, skaber også store problemer for de europæiske selskaber. Ved at kombinere alle Open Skis aftalerne, har de amerikanske selskaber nu samme adgang til Det Indre Marked, som de europæiske selskaber har, dog undtaget cabotage inden for den enkelte medlemsstats grænser. Intet EU selskab kan opnå samme rettighed på det amerikanske marked.

Dette forhold er i første omgang blevet udnyttet af amerikanske pakke-post selskaber, som er i gang med en kraftig ekspansion i EU, på bekostning af europæiske arbejdspladser. Vi forventer, at når den amerikanske luftfartsindustri igen er kommet på fode, vil man se samme udvikling på passagersiden.

En ny aftale mellem EU og USA kan ligge en del år ude i fremtiden, og det vil være katastrofalt hvis vi skal leve med de eksisterende bilaterale aftaler i en længere periode. Derfor er det helt essentielt, at man på nationalt og EU plan anerkender problemet, og aktivt vil arbejde for en løsning af dette problem. Vi er stærkt bekymrede for, at man fra amerikansk side vil fortsætte den nuværende udvikling, og sætte sig tungt på det europæiske marked. Siden hen vil dette forhold være svært at ændre på.

Fra amerikansk side følger man naturligvis udviklingen i EU, og man forsøger at holde flere døre åbne til Det Indre Marked. Vi ved, at der for tiden foretages et meget stort lobbyarbejde fra bl.a. de amerikanske fragtselskabers side, for at sikre fortsat fuld amerikansk adgang til Det Indre Marked på fragtområdet. Dette sker både ved et pres på Kommissionen, samt ved lobby arbejde i GATS og WTO.

Argumentationen går bl.a. på, at på at det "...er nødvendigt for at øge samhandlen", "...øge konkurrencen, og dermed skabe lavere priser for forbrugeren", og "...for at sikre en udvikling i fragtmarkedet". Yderligere begrundes det med, at det var sådan at man liberaliserede markedet i USA, og at det derfor skulle være en god ide.

Men, man skal holde sig helt for øje, hvad den amerikanske politik går på – nemlig at sikre fortsat amerikansk adgang til Det Indre Marked, men uden at give adgang for EU selskaber til det amerikanske marked.

Det er meget vigtigt for os, at danske og europæiske politikere forstår konsekvenserne af, at en fortsat accept af den amerikanske "salami" metode fuldstændig vil smadre grundlaget for de europæiske fragt selskaber. Mange af disse selskaber, her i blandt flere danske, lever af et godt samarbejde med de amerikanske pakke-post firmaer. Samtidig kan vi desværre se en stærkt stigende udvikling i antallet af amerikanske fly i Europa – hver gang koster det europæiske arbejdspladser.

Hvis man vælger at følge presset fra de amerikanske lobbyister, så vil man efterhånden se en total amerikansk dominans af først og fremmest det europæiske fragtmarked. Vi ved, at ingen europæer vil få mulighed for at søge et job i disse selskaber, og vi kan således stå i en situation, hvor en ansættelse til fragtflyvning i EU, vil kræve bl.a. et "green card" (!). At alle disse amerikanske medarbejdere på ingen måde bidrager til Fællesskabet i form af skat, og at man ikke vil forlange opholds- og arbejdstilladelse, gør sagen endnu mere grotesk.

Vi er heller ikke i tvivl om, at man på et senere tidspunkt vil sætte samme udvikling i gang på passagersiden.

Vi ved, at vore arbejdsgivere på disse punkter er fuldstændig enige med os, da det i sin essens drejer sig om mange selskabers eksistensgrundlag. Fra amerikansk side vil man argumentere om et frit fragtmarked og liberalisering, men vi tror ikke at et europæisk marked – fuldstændig domineret af 2 –3 amerikanske selskaber, og uden nogen mulighed for at et EU selskab kan etablere sig i markedet – er det rigtige for EU. Det vil under alle omstændigheder betyde lukning for mange EU selskaber.

Kommissionens ønske er, at opnå en fuldstændig liberalisering af og mellem det amerikanske og europæiske marked. Vi kan principielt godt tilslutte os denne holdning, men mener ikke at det på nogen måde hverken er politisk gennemførligt, eller det bedste for den europæiske luftfartsindustri de næste mange år. Vi tror ganske enkelt ikke, at man fra amerikansk side er hverken indstillet på, eller interesseret i, at åbne sit hjemmemarked for EU selskaber. Man er der i mod stærkt interesseret i at fastholde den nuværende situation, i det den giver de amerikanske selskaber nogle klare fordele. Dette kan lade sig gøre ved at man starter forhandlingerne, men uden nogen reel interesse i at nå målet – og derved forhale hele forløbet.

Derfor vil den bedste løsning i vore øjne være, at Kommissionen satser på en ny aftale inden for en forholdsvis kort tidshorisont, og som giver en "level playing field" mellem de amerikanske og europæiske selskaber. Ved at sidestille det amerikanske og Det indre Marked, dvs. at der er fri konkurrence mellem de to områder over Atlanten, og at man ikke accepterer cabotage på modpartens område, vil man komme skævvridningen til livs – til stor gavn for de europæiske, og ikke mindst danske selskaber..