



**A7-0045/2011**

2. 3. 2011

**\*\*\***

## **DOPORUČENÍ**

k návrhu rozhodnutí Rady a zástupců vlád členských států Evropské unie zasedajících v Radě o uzavření Dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Kanadou na straně druhé

(15380/2010 – C7-0386/2010 – 2009/0018(NLE))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Navrhovatelka: Silvia-Adriana Ţicău

***Vysvětlivky***

- \* Postup konzultace
- \*\*\* Postup souhlasu
- \*\*\*I Řádný legislativní postup (první čtení)
- \*\*\*II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- \*\*\*III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	6
VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU .....	10



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

**o návrhu rozhodnutí Rady a zástupců vlád členských států Evropské unie zasedajících v Radě o uzavření Dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Kanadou na straně druhé (15380/2010 – C7-0386/2010 – 2009/0018(NLE))**

**(Souhlas)**

*Evropský parlament,*

- s ohledem na návrh rozhodnutí Rady a zástupců vlád členských států zasedajících v Radě (15380/2010),
  - s ohledem na návrh dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy a Kanadou (08303/10/2009),
  - s ohledem na žádost o souhlas, kterou předložila Rada v souladu s čl. 100 odst. 2, čl. 218 odst. 6 druhým pododstavcem písm. a) bodem v) a čl. 218 odst. 8 prvním pododstavcem Smlouvy o fungování Evropské unie (C7-0386/2010),
  - s ohledem na článek 81 a čl. 90 odst. 8 jednacího řádu,
  - s ohledem na doporučení Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0045/2011),
1. uděluje svůj souhlas s uzavřením dohody;
  2. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, vládám a parlamentům členských států a Kanady.

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

### Úvod

Lisabonská smlouva, jež vstoupila v platnost dne 1. prosince 2009, rozšířila podmínky, za nichž je k uzavírání mezinárodních dohod požadován souhlas Parlamentu. Do této kategorie v současnosti spadají i dohody o letecké dopravě, protože se týkají oblasti, na niž se vztahuje řádný legislativní postup<sup>1</sup>. Předtím byla v případě podobných dohod vyžadována pouze konzultace s Parlamentem.

Přestože EU a Kanada mezi sebou dlouhodobě udržují hospodářské a politické styky, před uzavřením stávající dohody byla letecká doprava předmětem dvoustranných dohod s 19 členskými státy EU. Mnoho z nich bylo restriktivních a neposkytovaly neomezený vzájemný přístup na příslušné trhy. V listopadu 2002 Evropský soudní dvůr vydal rozhodnutí o tom, že některá ustanovení těchto bilaterálních dohod jsou v rozporu s právními předpisy Společenství. Rada proto v říjnu 2007 udělila Komisi mandát k vyjednání rozsáhlé dohody o letecké dopravě, která by nahradila stávající dvoustranné dohody. V daném roce cestovalo mezi EU a Kanadou devět milionů lidí.

Podle mandátu k jednání bylo cílem vytvořit otevřený letecký prostor mezi EU a Kanadou. Tím by vznikl jednotný trh s leteckou dopravou, na němž by byl umožněn volný tok investic a evropské a kanadské letecké společnosti by mohly poskytovat letecké služby bez jakéhokoli omezení i na domácích trzích obou stran. Úplná realizace tohoto mandátu by vyžadovala významné změny právních předpisů Kanady, zejména zrušení stávajících právních omezení zahraničního vlastnictví a kontroly kanadských leteckých společností a kabotáže. Z tohoto důvodu je v mandátu výslovně stanovena možnost uplatňování této dohody v jednotlivých fázích. EU během jednání přistoupila na to, že úplné liberalizace investic nelze dosáhnout hned na začátku, ale že bude zaváděna v jednotlivých fázích během určitého přechodného období.

Dohoda o letecké dopravě mezi EU a Kanadou byla parafována dne 30. listopadu 2008, schválena na vrcholné schůzce mezi EU a Kanadou dne 6. května 2009 a podepsána ve dnech 17.–18. prosince 2009. EU a Kanada vyjednaly také dohodu o bezpečnosti letecké dopravy, která je předmětem samostatného doporučení (A7-0298/2010).

### Obsah dohody

Dohoda zahrnuje postupné zavádění přepravních práv, investičních příležitostí a rozsáhlé spolupráce v řadě oblastí, včetně bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, sociálních záležitostí, zájmů spotřebitele, životního prostředí, uspořádání letového provozu, poskytování státní podpory a hospodářské soutěže. Všechny letecké společnosti EU budou moci provozovat přímé lety do Kanady z kteréhokoli místa v Evropě. Dohoda odstraňuje veškerá omezení týkající se tras, cen či počtu letů v týdnu mezi Kanadou a EU. Letecké společnosti budou moci uzavírat obchodní dohody, jako jsou dohody o společných letech provozovaných několika leteckými společnostmi, které jsou důležité pro společnosti létající do mnoha

---

<sup>1</sup> Čl. 218 odst. 6 písm. a) bod v) Smlouvy o fungování Evropské unie.

destinací, a stanovovat své tarify v souladu s právními předpisy na ochranu hospodářské soutěže.

Dohoda obsahuje ustanovení ohledně postupného otevírání trhu, která se pojí s poskytnutím větší investiční svobody z obou stran:

**První fáze** platí v případech, kdy je podíl zahraničního kapitálu v letecké společnosti omezen na 25 %, jako tomu bylo v případě, kdy byla ukončena jednání o uvedené dohodě. Letecké společnosti mohou zcela svobodně provozovat přímé lety mezi kterýmkoli místem v Evropě a v Kanadě. Již neexistují žádná omezení, pokud jde o počet leteckých společností létajících mezi EU a Kanadou, ani pokud jde o počet letů provozovaných jakoukoli společností. Nákladní letecké společnosti budou mít právo pokračovat v letu do třetích zemí.

**Druhá fáze** bude zahájena, jakmile Kanada přijme opatření, která umožní evropským investorům vlastnit až 49 % akcií kanadských přepravců s hlasovacím právem. To znamená, že budou k dispozici určitá další práva, včetně práva nákladních leteckých společností provozovat lety z destinace v zemi druhé strany do třetích zemí, aniž by zajišťovaly spojení do země původu (tzv. právo „sedmé svobody“). Je nutné dodat, že Kanada tuto možnost zavedla již v březnu 2009.

**Třetí fáze** začne v momentě, kdy obě strany vzájemně umožní investorům založit a řídit nové letecké společnosti na svém trhu. Od tohoto okamžiku budou moci pokračovat v letu do třetích zemí i letecké společnosti provozující osobní dopravu.

**Čtvrtá fáze** je posledním krokem, kdy budou obě strany mít plné právo provozovat lety mezi oběma trhy, v jejich rámci i mimo ně, a to včetně letů mezi určitými místy na území druhé strany (tzv. „kobotáž“). Tato fáze nastane, jakmile obě strany dokončí opatření umožňující občanům druhé strany bez omezení vlastnit a řídit jejich letecké společnosti.

Obě strany se dohodly na tom, že budou úzce spolupracovat za účelem zmírnění vlivu letecké dopravy na změnu klimatu. V oblasti bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy se v dohodě plánuje vzájemné uznávání norem a jednorázové bezpečnostní kontroly (tj. na cestující, zavazadla a náklad v tranzitu se nebudou vztahovat žádná další bezpečnostní opatření). Dohoda obsahuje také zvláštní ustanovení zaměřená na lepší ochranu zájmů spotřebitelů, včetně závazku vést konzultace o otázkách, jako je vyplácení náhrad za odepření možnosti nástupu na palubu, opatření zlepšující možnost přístupu na palubu a vrácení peněz cestujícím, s cílem zajistit pokud možno jednotný postup. V textu dohody je obsažen přísný mechanismus, který má zajistit, že letecké společnosti nesmějí být vystaveny diskriminaci, pokud jde o přístup k infrastruktuře a ke státním dotacím.

## **Hodnocení**

Tuto dohodu lze právem popsat jako nejrozsáhlejší dohodu o letecké dopravě mezi EU a jedním z významných světových partnerů, která povede k podstatnému zlepšení spojení mezi oběma trhy a vztahů mezi jednotlivci a dále k vytvoření nových možností v oblasti letecké dopravy na základě postupné liberalizace předpisů o zahraničním kapitálu. Tato

dohoda je rozsáhlejší a konkrétnější než dohoda mezi EU a USA, zejména pokud jde o přepravní práva, vlastnictví a kontrolu společností, a navazuje dokonce na dočasné uplatňování pozměňujícího protokolu („2. fáze“).

Podle studie, kterou zahájila Komise, otevřená dohoda s Kanadou povede v prvním roce ke zvýšení počtu cestujících o půl milionu osob, přičemž lze očekávat, že po několika letech využije výhod, které tato dohoda nabídne, dalších 3,5 milionu cestujících. Dohoda by mohla na základě nižších cen letenek vést k uspoření 72 milionů EUR ve prospěch spotřebitelů a také k vytvoření nových pracovních míst.

Přestože je tato dohoda rozsáhlejší než dohoda s USA, pokud jde o přístup na trh, méně jasně je v ní vyjádřen význam sociální problematiky. Zatímco každá strana může požádat o svolání schůze smíšeného výboru, aby zvážil vliv dohody na pracovněprávní vztahy a pracovní podmínky, ve smlouvě není jasně stanoveno, že „příležitosti vytvořené dohodou nejsou zamýšleny k tomu, aby oslabily pracovní normy“<sup>1</sup>, ani v ní není uvedeno, že smíšený výbor musí zvážit „sociální dopad při uplatňování dohody a vhodným způsobem reagovat na připomínky, které se považují za legitimní“<sup>2</sup>.

Je proto důležité, aby Komise využila dohodu a zejména možnost obrátit se na smíšený výbor k prosazování dodržování příslušných mezinárodních právních předpisů v oblasti sociálních práv, především pracovních norem obsažených v základních úmluvách Mezinárodní organizace práce (MOP 1930–1999), hlavních zásadách OECD pro nadnárodní podniky (1976, revidovaných v roce 2000) a Římské úmluvě o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy z roku 1980.

Nepochybně je nutné zapojit se do širších konzultací a do spolupráce v oblasti bezpečnosti, a to zejména s ohledem na současnou mezinárodní situaci. To by však nemělo vést ke zbytečným a nekoordinovaným opatřením, u nichž by chybělo příslušné hodnocení rizik. Bylo by proto vhodné, aby Komise a Kanada přezkoumaly účinnost dodatečných bezpečnostních opatření přijatých od roku 2001, aby bylo možné odstranit aspekty, v nichž se překrývají, a slabá místa bezpečnostního řetězce. V této souvislosti je spíše než k opakovanému odbavování cestujících a zavazadel nutné přiklonit se k cíli, který je uveden v dohodě, tj. k jednorázové bezpečnostní kontrole.

## Závěr

Vzhledem k významné úloze smíšeného výboru, mj. z hlediska politicky citlivých otázek, jako jsou ekologické a pracovní normy, je důležité, aby Komise zajistila, že Parlament bude beze zbytku informován a konzultován o otázce činnosti Komise v souladu s ustanoveními rámcové dohody o vztazích mezi Evropským parlamentem a Evropskou komisí<sup>3</sup>. Bude také důležité, aby Parlament sledoval jednotlivé fáze otevírání trhu uvedené v části „Obsah dohody“ (str. 7 výše).

S výhradou uvedených skutečností nelze než uvítat ambiciózní charakter této dohody, která

---

<sup>1</sup> Srov. článek 17b dohody mezi EU a USA.

<sup>2</sup> Čl. 18 odst. 4 písm. b) po změně dohody na základě Protokolu.

<sup>3</sup> P7\_TA-PROV(2010)0366.



by měla sloužit za cíl v případě ostatních probíhajících jednání. Navrhovatelka proto doporučuje, aby Parlament udělil svůj souhlas s dohodou o letecké dopravě mezi EU a Kanadou.

## VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	28.2.2011
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: 27 -: 0 0: 0
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Georges Bach, Antonio Cancian, Saïd El Khadraoui, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Eva Lichtenberger, Hella Ranner, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Ádám Kósa, Janusz Władysław Zemke
<b>Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Karin Kadenbach