



EUROPOS PARLAMENTAS

2009 - 2014

Plenarinio posėdžio dokumentas

A7-0045/2011

1.3.2011

REKOMENDACIJA

dėl Tarybos ir Taryboje posėdžiavusių Europos Sąjungos valstybių narių vyriausybių atstovų sprendimo dėl Europos bendrijos bei jos valstybių narių – vienos šalies ir Kanados – kitos šalies susitarimo dėl oro susisiekimo sudarymo projekto
(15380/2010 – C7-0386/2010 – 2009/0018(NLE))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėja: Silvia-Adriana Țicău

Procedūrų sutartiniai ženklai

- * Konsultavimosi procedūra
- *** Pritarimo procedūra
- ***I Įprasta teisėkūros procedūra (pirmasis svarstymas)
- ***II Įprasta teisėkūros procedūra (antrasis svarstymas)
- ***III Įprasta teisėkūros procedūra (trečiasis svarstymas)

(Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į teisės akto projekte pasiūlytą teisinį pagrindą.)

TURINYS

	Psl.
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS.....	5
AIŠKINAMOJI DALIS	6
GALUTINIO BALSAVIMO KOMITETE REZULTATAI	9

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl Tarybos ir Taryboje posėdžiavusių Europos Sąjungos valstybių narių vyriausybių atstovų sprendimo dėl Europos bendrijos bei jos valstybių narių – vienos šalies ir Kanados – kitos šalies susitarimo dėl oro susisiekimo sudarymo projekto (15380/2010 – C7-0386/2010 – 2009/0018(NLE))

(Pritarimo procedūra)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Tarybos ir Taryboje posėdžiavusių valstybių narių vyriausybių atstovų sprendimo projektą (15380/2010),
 - atsižvelgdamas į Europos bendrijos bei jos valstybių narių – vienos šalies ir Kanados – kitos šalies susitarimo dėl oro susisiekimo projektą (08303/10/2009),
 - atsižvelgdamas į Tarybos prašymą duoti pritarimą, pateiktą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalį, 218 straipsnio 6 dalies antros pastraipos a punkto v papunktį ir 218 straipsnio 8 dalies pirmą pastraipą (C7-0386/2010),
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 81 straipsnį ir 90 straipsnio 8 dalį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto rekomendaciją (A7-0045/2011),
1. pritaria susitarimo sudarymui;
 2. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai bei valstybių narių ir Kanados parlamentams ir vyriausybėms.

AIŠKINAMOJI DALIS

Ižanga

2009 m. gruodžio 1 d. įsigaliojusi Lisabonos sutartis išplėtė sąlygas, kurioms esant ir siekiant sudaryti tarptautinį susitarimą reikia Parlamento pritarimo. Šiuo metu oro susisiekimo susitarimai patenka į šią kategoriją, nes jie priskiriami sričiai, kuriai taikoma įprasta teisėkūros procedūra¹. Anksčiau dėl tokių susitarimų su Parlamentu buvo tik konsultuojamasi.

Nors ES ir Kanadą sieja ilgalaikiai ekonominiai ir politiniai ryšiai, prieš sudarant šį susitarimą aviacijos srityje buvo taikomi dvišaliai susitarimai su 19 ES valstybių narių. Daugelis iš šių susitarimų buvo ribojamojo pobūdžio ir pagal juos nebuvo suteikta visapusiška galimybė patekti į kitos susitarimo šalies rinką. 2002 m. lapkričio mėn. Europos Teisingumo Teismas nustatė, kad kai kurios šių dvišalių susitarimų nuostatos buvo nesuderinamos su Bendrijos teise. Todėl Taryba 2007 m. spalio mėn. suteikė Komisijai įgaliojimus vesti derybas dėl išsamaus aviacijos susitarimo, kuris pakeistų esamus dvišalius susitarimus. Tais metais iš ES į Kanadą ir iš Kanados į ES keliavo devyni milijonai žmonių.

Įgaliojimo vesti derybas tikslas – sukurti ES ir Kanados atvirą aviacijos erdvę (AAE). Taip būtų sukurta bendra oro susisiekimo rinka, kurioje galėtų laisvai judėti investicijos, o Europos ir Kanados oro bendrovės galėtų be jokių apribojimų teikti oro susisiekimo paslaugas, taip pat ir abiejų susitariančiųjų šalių vidaus rinkose. Norint pasiekti visus įgaliojimo tikslus, reikėtų atlikti reikšmingus teisės aktų pakeitimus Kanadoje, pirmiausia – panaikinti užsienio subjektams taikomus teisinius apribojimus įsigyti bei kontroliuoti Kanados oro bendrovės ir kabotažui taikomus apribojimus. Dėl šios priežasties įgaliojime yra aiškiai nurodyta galimybė susitarimą įgyvendinti palaipsniui. Per derybas ES sutiko, kad pradžioje negalima užtikrinti visiškai laisvo investicijų judėjimo, bet tai bus padaryta palaipsniui atskirais pereinamojo laikotarpio etapais.

ES ir Kanados oro susisiekimo susitarimas buvo parafuotas 2008 m. lapkričio 30 d., jam pritarta per 2009 m. gegužės 6 d. vykusį ES ir Kanados aukščiausiojo lygio susitikimą ir jis pasirašytas 2009 m. gruodžio 17–18 d. Be to, ES ir Kanada derėjosi dėl susitarimo dėl skrydžių saugos. Šiuo klausimu parengta atskira rekomendacija (A7-0298/2010).

Susitarimo turinys

Susitarimas apima laipsnišką skrydžių teisių, investavimo galimybių suteikimą ir intensyvaus bendradarbiavimo įvairiose srityse, įskaitant saugą, saugumą, socialinius klausimus, vartotojų interesus, aplinkosaugą, oro eismo valdymą, valstybės pagalbą ir konkurenciją, plėtojimą. Visos ES oro bendrovės turės galimybę vykdyti tiesioginius skrydžius į Kanadą iš bet kurios Europos šalies. Pagal šį susitarimą panaikinami visi maršrutų, kainų arba skrydžių tarp Kanados ir ES skaičiaus per savaitę apribojimai. Oro bendrovės galės laisvai sudaryti komercinius susitarimus, kaip antai susitarimus dėl bendrųjų kodų, kurie svarbūs oro bendrovėms, siūlančioms daug maršrutų, ir nusistatyti tarifus, atsižvelgiant į konkurencijos teisę.

¹ Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 218 straipsnio 6 dalies a punkto v papunktis.

Į susitarimą įtrauktos nuostatos dėl laipsniško rinkos atvėrimo, kurios siejamos su sąlyga, kad abi susitarimo šalys turi suteikti viena kitai didesnę investavimo laisvę:

Pirmas etapas taikomas tada, kai užsienio subjektai gali įsigyti ne daugiau kaip 25 proc. oro bendrovės, kaip buvo, kai buvo baigtos derybos dėl susitarimo. Oro bendrovėms suteikiama neribojama laisvė vykdyti tiesioginius skrydžius iš bet kurio Europos oro uosto į bet kurį Kanados uostą ir atvirkščiai. Oro bendrovių, vykdančių skrydžius iš ES į Kanadą ir atvirkščiai, skaičius ir oro bendrovės vykdomų skrydžių skaičius daugiau nebus ribojamas. Krovinius vežančios oro bendrovės turės teisę toliau skristi į trečiąsias šalis.

Antras etapas prasideda tada, kai Kanada imasi reikiamų veiksmų, kad Europos investuotojai galėtų įsigyti iki 49 proc. Kanados vežėjų akcijų, suteikiančių balsavimo teisę. Tai reiškia, kad suteikiamos tam tikros papildomos teisės, įskaitant teisę krovinių vežėjams teikti paslaugas trečiosioms šalims iš kitos susitarimo šalies neskrendant per savo kilmės šalį (vadinamosios „7-osios laisvės“ teisės). Kanada pradėjo taikyti šią galimybę 2009 m. kovo mėn.

Trečias etapas prasideda, kai abi susitarimo šalys sudaro investuotojams sąlygas viena kitos rinkose steigti ir kontroliuoti naujas oro bendroves. Tada keleivinės oro bendrovės galės toliau skraidinti į trečiąsias šalis.

Ketvirtas etapas yra paskutinis žingsnis, kai suteikiamos visapusiškos teisės vykdyti skrydžius iš vienos rinkos į kitą, jų viduje ir už jų ribų, taip pat ir iš vieno susitarimo šalies teritorijos oro uosto į kitą (kabotažas). Jis prasidės, kai abi šalys įvykdys veiksmus, būtinus, kad vienos susitarimo šalies piliečiai galėtų įgyti visas kitos susitarimo šalies vežėjų nuosavybės teises ir juos kontroliuoti.

Abi šalys susitarė glaudžiai bendradarbiauti siekiant sumažinti aviacijos poveikį klimato kaitai. Susitarime nustatyta, kad abi šalys saugos ir saugumo srityje turi pripažinti viena kitos standartus ir taikyti „vienkartinį patikrinimą“ (t. y. su persėdimu vykstantiems keleiviams, perkraunamam bagažui ir perkraunamiems kroviniams nebūtų taikoma jokių papildomų saugumo priemonių). Be to, taikomos specialios nuostatos, kad būtų geriau atsižvelgiama į vartotojų interesus, įskaitant prievolę konsultuotis tokiais klausimais, kaip antai kompensacijos atsisakius įlaipinti, prieinamumo priemonės ir pinigų gražinimas keleiviams, siekiant, kad būtų įtvirtintas kuo geriau su vartotojų interesais suderintas požiūris. Susitarime numatytas stiprus mechanizmas, padėsiantis užtikrinti, kad oro bendrovės nebūtų diskriminuojamos galimybės patekti į infrastruktūrą arba gauti valstybės subsidijas požiūriu.

Vertinimas

Šį susitarimą galima teisėtai laikyti plačiausio užmojo susitarimu dėl oro susisiekiimo tarp ES ir svarbaus pasaulinio partnerio. Jis labai pagerins atitinkamų rinkų ir žmonių tarpusavio ryšius, taip pat atvers naujų galimybių oro bendrovių sektoriuje, nes numatyta palaipsniui liberalizuoti užsienio subjektų nuosavybės taisyklės. Jis platesnio užmojo ir konkretnesnis nei ES ir JAV susitarimas dėl skrydžių teisių, nuosavybės ir kontrolės, net ir po laikino taisomojo protokolo taikymo („2-asis etapas“).

Remiantis Komisijos inicijuotu tyrimu, sudarius atvirą susitarimą su Kanada, pirmaisiais jo galiojimo metais keleivių padaugėtų dar puse milijono, o po kelerių metų būtų galima tikėtis, kad dar papildomai 3,5 milijono keleivių pasinaudotų galimybėmis, kurias šis susitarimas galėtų suteikti. Susitarimas galėtų sudaryti sąlygas vartotojams sutaupyti bent 72 milijonus eurų, nes būtų taikomos mažesnės kainos, ir padėtų sukurti naujų darbo vietų.

Nors šio susitarimo užmojis platesnis nei susitarimo su JAV dėl galimybės patekti į rinką, susitarimas ne toks aiškus socialinio aspekto svarbos pripažinimo klausimu. Kiekviena susitarimo šalis gali pareikalauti, kad būtų surengtas jungtinio komiteto posėdis siekiant apsvarstyti susitarimo poveikį darbui, užimtumui ir darbo sąlygoms, aiškiai nenurodyta, kad susitarimo atvertomis galimybėmis nesiekama pakenkti darbo standartams¹, ir nereikalaujama, kad jungtinis komitetas apsvarstytų susitarimo įgyvendinimo socialinį poveikį ir parengtų atitinkamą atsaką į pagrįstą susirūpinimą keliančius klausimus².

Todėl svarbu, kad Komisija naudotųsi susitarimu, ypač galimybe kreiptis į jungtinį komitetą, skatinant laikytis susijusių tarptautinių teisės aktų, kuriais reglamentuojamos socialinės teisės, ypač darbo standartų, nustatytų pagrindinėse Tarptautinės darbo organizacijos konvencijose (1930–1999 m. TDO konvencijos), EBPO tarptautinių įmonių gairių (1976 m., persvarstytos 2000 m.) ir 1980 m. Romos konvencijos dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės.

Neabejotinai reikia daugiau konsultuotis ir bendradarbiauti saugumo srityje, ypač atsižvelgiant į dabartinę tarptautinę situaciją. Tačiau dėl to neturėtų būti imamasi pernelyg daug ar nekoordinuojamų priemonių, kurios būtų taikomos tinkamai neįvertinus rizikos. Todėl būtų pageidautina, kad Komisija ir Kanada persvarstytų papildomų saugumo priemonių, priimtų nuo 2001 m., veiksmingumą, siekiant pašalinti iš dalies sutampančias ir silpnas saugumo grandis. Atsižvelgiant į tai, reikia palankiai vertinti susitarime nustatytą tikslą taikyti „vienkartinį patikrinimą“, o ne kiekvieną kartą iš naujo tikrinti su persėdimu vykstančius keleivius ir perkraunamą bagažą.

Išvada

Atsižvelgiant į svarbų jungtiniam komitetui suteiktą vaidmenį, taip pat ir politinių niuansų turinčiais klausimais, kaip antai aplinkos ir darbo standartai, svarbu, kad Komisija užtikrintų, kad Parlamentas būtų visapusiškai informuojamas ir kad su juo būtų konsultuojamasi dėl komiteto darbo, atsižvelgiant į Pagrindų susitarimo dėl Europos Parlamento ir Komisijos santykių³ nuostatas. Taip pat bus svarbu, kad Parlamentas stebėtų skirtingus rinkos atvėrimo etapus, apibūdintus skirsnyje „Susitarimo turinys“ (žr. 7 p.).

Nepaisant šių išlygų, platų šio susitarimo užmojų reikia vertinti itin palankiai. Jį galima laikyti pavyzdžiu ir kitose šiuo metu vykstančiose derybose. Todėl pranešėja rekomenduoja Parlamentui duoti pritarimą ES ir Kanados susitarimui dėl oro susisiekimo.

¹ Plg. ES ir JAV susitarimo 17 straipsnio b dalis.

² 18 straipsnio 4 dalies b punktas (po to, kai susitarimas buvo iš dalies pakeistas priėmus protokolą).

³ P7_TA-PROV(2010)0366

GALUTINIO BALSAVIMO KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	28.2.2011
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 27 -: 0 0: 0
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Ādám Kósa, Janusz Władysław Zemke
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (187 straipsnio 2 dalis)	Karin Kadenbach