



**A7-0045/2011**

2.3.2011

**\*\*\***

## **IETEIKUMS**

par Padomes un Padomē sanākušo Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvju lēmuma projektu, lai parakstītu Gaisa transporta nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Kanādu, no otras puses

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

Transporta un tūrisma komiteja

Referente: *Silvia-Adriana Ţicău*

***Izmantoto apzīmējumu skaidrojums***

- \* Apspriežu procedūra
- \*\*\* Piekrišanas procedūra
- \*\*\*I Parastā likumdošanas procedūra (pirmais lasījums)
- \*\*\*II Parastā likumdošanas procedūra (otrais lasījums)
- \*\*\*III Parastā likumdošanas procedūra (trešais lasījums)

(Norādītā procedūra pamatojas uz akta projektā ierosināto juridisko pamatu.)

## SATURA RĀDĪTĀJS

	<b>Lpp.</b>
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS .....	5
PASKAIDROJUMS .....	6
KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS .....	9



## EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

**par Padomes un Padomē sanākušo Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvju lēmuma projektu, lai parakstītu Gaisa transporta nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Kanādu, no otras puses (15380/2010 – C7-0386/2010 – 2009/0018(NLE))**

### **(Piekrišana)**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Padomes un dalībvalstu valdību pārstāvju lēmuma projektu, kas tika pieņemts Padomē (15380/2010),
  - ņemot vērā nolīguma projektu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm un Kanādu par gaisa transportu (08303/10/2009),
  - ņemot vērā Padomes iesniegto piekrišanas pieprasījumu saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punktu, 218. panta 6. punkta 2. daļas a) un v) apakšpunktu un 218. panta 8. punkta 1. daļu (C7-0386/2010),
  - ņemot vērā Reglamenta 81. pantu un 90. panta 8. punktu,
  - ņemot vērā ieteikumu Transporta un tūrisma komitejai (A7-0045/2011),
1. piekrīt nolīguma noslēgšanai;
  2. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei, Komisijai, kā arī dalībvalstu un Kanādas valdībām un parlamentiem.

## PASKAIDROJUMS

### Ievads

Lisabonas līgums, kas stājās spēkā 2009. gada 1. decembrī, paplašināja iespējamus apstākļus, kuros Parlamentam var prasīt sniegt piekrišanu, lai noslēgtu starptautisku nolīgumu. Gaisa satiksmes nolīgumi turpmāk tiek ietverti šajā kategorijā, jo tie aptver jomu, kurai tiek piemērota parastā likumdošanas procedūra<sup>1</sup>. Iepriekš par šādiem nolīgumiem ar Parlamentu bija vienīgi jāapspriežas.

Lai gan ES un Kanādai ir ilgstošas ekonomiskās un politiskās saites, pirms šā nolīguma uz aviācijas attiecās divpusējie nolīgumi ar 19 ES dalībvalstīm. Daudzi no šiem nolīgumiem bija ierobežojoši un nenodrošināja pilnīgu piekļuvi attiecīgajiem tirgiem. Eiropas Savienības Tiesa 2002. gada novembrī nolēma, ka daži noteikumi šajos divpusējos nolīgumos neatbilst Kopienas tiesību aktiem. Tādēļ Padome 2007. gada oktobrī pilnvaroja Komisiju veikt sarunas par visaptverošu nolīgumu aviācijas jomā, lai aizstātu spēkā esošos divpusējos nolīgumus. Tajā gadā starp ES un Kanādu ceļoja deviņi miljoni cilvēku.

Sarunu pilnvarās tika paredzēts mērķis izveidot atvērtu gaisa telpu starp ES un Kanādu. Tas izveidotu vienotu gaisa transporta tirgu, kurā varētu brīvi veikt ieguldījumus un kurā Eiropas un Kanādas aviosabiedrības varētu sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus bez ierobežojumiem, tostarp abu pušu vietējos tirgos. Pilnvaru pilnīga īstenošana liktu veikt būtiskas izmaiņas Kanādas tiesību aktos, jo īpaši atcelt juridiskos ierobežojumus attiecībā uz Kanādas aviosabiedrību ārvalstu īpašniekiem un kontroli un kabotāžu. Tādēļ pilnvarās ir skaidri atzīta iespēja īstenot nolīgumu pakāpeniski. Sarunās ES piekrita, ka no sākuma pilna investīciju plūsma nav iespējama, taču tā tiktu pakāpeniski palielināta dažādos pārejas perioda posmos.

ES un Kanādas Gaisa transporta nolīgums tika parafēts 2008. gada 30. novembrī, atbalstīts ES un Kanādas sammitā 2009. gada 6. maijā un parakstīts 2009. gada 17.–18. decembrī. ES un Kanāda arī īstenoja sarunas par nolīgumu lidojumu drošības jomā. Uz to attiecas atsevišķs ieteikums (A7-0298/2010).

### Nolīguma saturs

Nolīgumā ir paredzēts pakāpeniski ieviest tiesības nodrošināt satiksmi un ieguldījumu iespējas, kā arī plašu sadarbību daudzos jautājumos, tostarp attiecībā uz drošumu, drošību, sociālajiem jautājumiem, patērētāju interesēm, vidi, gaisa satiksmes pārvaldību, valsts atbalstu un konkurenci. Visas ES aviosabiedrības varēs veikt tiešus lidojumus uz Kanādu no jebkuras vietas Eiropā. Ar šo nolīgumu tiek atcelti visi ierobežojumi attiecībā uz maršrutiem, cenām vai nedēļas reisu skaitu starp Kanādu un ES. Aviosabiedrības varēs brīvi noslēgt komerciālas vienošanās, piemēram, vienošanās par sadarbības lidojumiem, kas ir būtiskas aviosabiedrībām, kuras apkalpo lielu skaitu galamērķu, un noteikt tarifus saskaņā ar tiesību aktiem konkurences jomā.

Šajā nolīgumā ir ietverti noteikumi pakāpeniskai tirgus atvēršanai līdz ar plašāku ieguldījumu

---

<sup>1</sup> Līguma par Eiropas Savienības darbību 218. panta 6. punkta 2. daļas a) un v) apakšpunkts.

brīvības piešķiršanu abām pusēm.

**Pirmais posms** paredz aviosabiedrību ārvalstu īpašniekiem piederošo kapitāldaļu īpatsvara ierobežojumu līdz 25 %, kā tas bija sarunu par nolīgumu noslēgšanas brīdī. Aviosabiedrības var bez ierobežojumiem sniegt tiešus pakalpojumus starp jebkuru vietu Eiropā un Kanādā. Vairs nepastāvēs ierobežojumi ne attiecībā uz aviosabiedrību skaitu, kuras veic lidojumus starp ES un Kanādu, ne uz kādas aviosabiedrības veikto pakalpojumu skaitu. Kravas aviosabiedrībām būs tiesības lidot uz trešām valstīm.

**Otrais posms** sāksies, tiklīdz Kanāda būs veikusi nepieciešamos pasākumus, lai Eiropas ieguldītāji varētu iegūt līdz 49 % no kapitāldaļām, kas dod balsstiesības, Kanādas aviosabiedrībās. Tas nozīmē, ka būs pieejami noteikti papildu lidojumi, tostarp tiesības kravas aviosabiedrībām sniegt pakalpojumus trešām valstīm no citas vietas bez savienojuma to izcelsmes vietā (tā sauktās „septītās brīvības” tiesības). Kanāda ieviesa šādu iespēju 2009. gada martā.

**Trešais posms** sāksies tad, kad abas puses ļaus ieguldītājiem izveidot un kontrolēt jaunas aviosabiedrības viena otras tirgū. Tad pasažieru aviosabiedrības varēs veikt lidojumus uz trešām valstīm.

**Ceturtais posms** ir pēdējais solis, kura laikā tiks ieviestas pilnīgas tiesības darboties starp un ārpus abiem tirgiem, kā arī to iekšienē, tostarp starp punktiem otras puses teritorijā (kabotāža). Šīs tiesības tiks piešķirtas, tiklīdz abas puses pabeigs pasākumus, lai nodrošinātu, ka otras valsts valstspiederīgie var pilnībā iegūt īpašumā un kontrolēt to aviosabiedrības.

Abas puses nolēma cieši sadarboties, lai ierobežotu aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām. Drošības un drošuma jomā nolīgumā ir paredzēts savstarpēji atzīt standartus un „vienas pieturas drošību” (t. i., tranzīta pasažieru, bagāžas un kravas atbrīvošanu no papildu drošības pasākumiem). Tajā arī ir ietverti īpaši noteikumi, lai uzlabotu patērētāju interešu ievērošanu, tostarp pienākums apspriesties, lai vienotos par pēc iespējas saskaņotāku pieeju tādos jautājumos kā kompensācija par iekāpšanas atteikumu, pieejamības pasākumi un atmaksājumi pasažieriem. Šis teksts nodrošina spēcīgu mehānismu, lai garantētu, ka aviosabiedrības nevar tikt diskriminētas attiecībā uz infrastruktūras vai valsts subsīdiu pieejamību.

## Novērtējums

Šo nolīgumu var droši raksturot kā visvērienīgāko nolīgumu gaisa transporta jomā starp ES un lielu pasaules partneri. Tas būtiski uzlabos savienojumus starp attiecīgajiem tirgiem un cilvēku savstarpējo saikni, kā arī radīs jaunas iespējas aviosabiedrībām, pakāpeniski liberalizējot ārvalstu īpašumtiesību noteikumus. Proti, tas ir vērienīgāks un konkrētāks par ES un ASV nolīgumu attiecībā uz tiesībām veikt satiksmi, īpašumtiesībām un kontroli pat pēc grozījumu protokola pagaidu piemērošanas (2. posms).

Saskaņā ar Komisijas uzsākto pētījumu atklāts nolīgums ar Kanādu ļaus panākt 500 000 pasažieru skaita pieaugumu pirmajā gadā, un ir gaidāms, ka dažu gadu laikā 3,5 miljoni cilvēku izmantos šā nolīguma sniegtās iespējas. Nolīgums varētu sniegt ieguvumus patērētājiem vismaz EUR 72 miljonu apmērā zemāku tarifu dēļ un tas arī ļaus izveidot jaunas

darba vietas.

Lai gan šis nolīgums ir vērienīgāks par nolīgumu ar ASV par piekļuvi tirgum, tas nav tik konkrēts attiecībā uz sociālās dimensijas nozīmes atzīšanu. Lai arī jebkura puse var pieprasīt sasaukt Apvienotās komitejas sanāksmi, lai izskatītu šā nolīguma ietekmi uz strādājošiem, nodarbinātību un darba apstākļiem, nav skaidri noteikts, ka „ar nolīgumu radītās iespējas nav paredzētas, lai vājinātu darba standartus”<sup>1</sup>, kā arī Apvienotā komiteja netiek aicināta izskatīt „nolīguma ietekmi uz sabiedrību, kad tas būs īstenots, un atbilstīgi reaģēt uz bažām, kas ir atzītas par pamatotām”<sup>2</sup>.

Tādēļ ir būtiski, lai Komisija izmantotu šo nolīgumu un jo īpaši iespēju sasaukt Apvienotās komitejas sanāksmi nolūkā veicināt atbilstīgu attiecīgajiem starptautiskajiem tiesību aktiem sociālo tiesību jomā, konkrēti darba standartiem, kas ietverti Starptautiskās Darba organizācijas būtiskākajās konvencijās (SDO 1930.–1999. g.), ESAO pamatnostādnēm starptautiskiem uzņēmumiem (1976. g., pārskatītas 2000. g.) un 1980. gada Romas Konvencijai par tiesībām, kas piemērojamas līgumsaistībām.

Neapšaubāmi ir nepieciešams pastiprināt apspriešanos un sadarbību drošības jomā, jo īpaši saistībā ar pašreizējo situāciju pasaulē. Tomēr tam nevajadzētu novest pie pārmērīgiem un nesaskaņotiem pasākumiem, kuros nav pienācīgi izvērtēts risks. Tādēļ būtu vēlams, lai Komisija un Kanāda pārskatītu kopš 2001. gada pieņemto papildu drošības pasākumu efektivitāti nolūkā novērst dublēšanos un vājos posmus drošības ķēdē. Šajā sakarībā ir atzinīgi jāvērtē nolīguma mērķis ieviest „vienas pieturas drošību”, nevis atkārtotu pasažieru un bagāžas pārbaudes veikšanu pēc katras pārsēšanās.

## **Secinājums**

Ņemot vērā Apvienotajai komitejai piešķirto būtisko nozīmi, tostarp tādos politiski jutīgos jautājumos kā vides un darba standarti, ir svarīgi, lai Komisija nodrošinātu, ka Parlaments tiek pilnībā informēts par šīs komitejas darbu saskaņā ar Pamatnolīguma par Eiropas Parlamenta un Komisijas attiecībām noteikumiem<sup>3</sup>. Būs arī svarīgi, lai Parlaments sekotu tirgus atvēršanas dažādajiem posmiem, kas aprakstīti sadaļā „Nolīguma saturs” (sk. iepriekš).

Neskatoties uz šiem noteikumiem, ir ļoti atzinīgi jāvērtē šā nolīguma vērienīgums. Tam vajadzētu būt paraugam citās pašlaik notiekošās sarunās. Tādēļ referente ierosina Parlamentam sniegt piekrišanu ES un Kanādas Gaisa transporta nolīguma noslēgšanai.

---

<sup>1</sup> Salīdzinājums ar ES un ASV nolīguma 17. panta b) punktu.

<sup>2</sup> 18. panta 4. punkta b) apakšpunkts pēc grozījuma veikšanas ar Protokolu.

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



## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	28.2.2011
<b>Galīgais balsojums</b>	+: 27 -: 0 0: 0
<b>Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā</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>Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Ádám Kósa, Janusz Władysław Zemke
<b>Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Karin Kadenbach