



A7-0046/2011

2. 3. 2011

DOPORUČENÍ

k návrhu rozhodnutí Rady a zástupců vlád členských států Evropské unie zasedajících v Radě o uzavření Protokolu, kterým se mění Dohoda mezi Spojenými státy americkými na jedné straně a Evropským společenstvím a jeho členskými státy na straně druhé o letecké dopravě (15381/2010 – C7-0385/2010 – 2010/0112(NLE))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Artur Zasada

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.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn ***tučnou kurzivou***. Zvýraznění *normální kurzivou* je upozorněním pro technická oddělení a označuje části návrhu aktu, u nichž je navržena oprava, a má sloužit k usnadnění vypracování konečného znění (např. zjevné chyby nebo vynechání textu v některé jazykové verzi). Tyto navržené opravy podléhají dohodě příslušných oddělení.

V záhlaví každého pozměňovacího návrhu k existujícímu aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká. Převzaté části ustanovení existujícího aktu, které Parlament hodlá změnit, zatímco návrh aktu tento úsek nezměnil, jsou označeny **tučně**. Případné vypuštění takovýchto úseků se označuje [...].

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	6
VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU	8

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

**o návrhu rozhodnutí Rady a zástupců vlád členských států Evropské unie zasedajících v Radě o uzavření Protokolu, kterým se mění Dohoda mezi Spojenými státy americkými na jedné straně a Evropským společenstvím a jeho členskými státy na straně druhé o letecké dopravě
(15381/2010 – C7-0385/2010 – 2010/0112(NLE))**

(Souhlas)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh rozhodnutí Rady a zástupců vlád členských států Evropské unie zasedajících v Radě (15381/2010),
 - s ohledem na návrh protokolu, kterým se mění Dohoda mezi Evropským společenstvím a Spojenými státy americkými o letecké dopravě (09913/2010) z roku 2007,
 - 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 (C7-0385/2010),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 17. června 2010 o dohodě mezi EU a USA o letecké dopravě¹
 - s ohledem na článek 81 a čl. 90 odst. 8 jednacího řádu,
 - s ohledem na doporučení Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0046/2011),
1. schvaluje uzavření dohody;
 2. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, vládám a parlamentům členských států a Kongresu USA.

¹ Přijaté texty, P7_TA(2010)0239.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Úvod

Lisabonská smlouva, jež vstoupila v platnost dne 1. prosince 2009, rozšířila podmínky, za nichž je požadován souhlas Parlamentu k uzavření mezinárodní dohody. Letecké dohody v současnosti spadají do této kategorie, protože se týkají oblasti, na niž se vztahuje řádný legislativní postup¹. Dříve byl Parlament o těchto dohodách pouze konzultován. V důsledku toho tento protokol, kterým se mění dohoda o letecké dopravě, podléhá souhlasu Evropského parlamentu, zatímco původní dohoda byla uzavřena po konzultaci s Parlamentem.

Trhy EU a USA v oblasti letecké dopravy tvoří dohromady asi 60% světového letového provozu. Otevření trhu pro letecké společnosti z EU a USA na nediskriminačním základě by nabídlo cestujícím a provozovatelům nákladní dopravy lepší služby z hlediska rozmanitosti i nákladů, poskytlo by významné hospodářské výhody a vytvořilo by pracovní místa. Kromě toho by sbližování právních předpisů mohlo podpořit spravedlivou hospodářskou soutěž, zejména pokud jde o státní dotace, sociální a ekologické standardy.

Vývoj jednání

Až do dočasného uplatňování první fáze dohody v březnu 2008 letecké služby mezi EU a USA fungovaly na základě bilaterálních dohod mezi jednotlivými členskými státy a USA. V listopadu 2002 Evropský soudní dvůr rozhodl, že některá ustanovení těchto dvoustranných dohod nejsou slučitelná s právem Společenství.

Rada proto v červnu 2003 dala Komisi mandát, jehož cílem bylo vytvoření otevřeného leteckého prostoru mezi EU a USA a jednotného trhu s leteckou dopravou mezi EU a USA, který by umožnil volný tok investic a v němž by evropské letecké společnosti a letecké společnosti USA mohly poskytovat letecké služby bez jakéhokoli omezení i na domácích trzích obou stran. Bylo však zřejmé, že to bude vyžadovat zásadní změny právních předpisů ve Spojených státech, zejména zrušení stávajících právních omezení zahraničního vlastnictví, kontroly leteckých společností USA a kabotáže. Postupný přístup byl proto považován za přijatelný za předpokladu, že jsou zajištěny záruky pro přechod do dalších fází.

První fáze dohody umožnila evropským leteckým společnostem létat z jakéhokoliv místa v EU do jakéhokoli místa v USA. To vedlo ke zlepšení služeb. Dohoda také umožnila navázání užší spolupráce mezi EU a USA k řešení nových problémů, jako je bezpečnost a životní prostředí. Zavázala rovněž obě strany k dalším jednáním o otevření přístupu na trhy, maximalizaci výhod pro spotřebitele, letecké dopravce, zaměstnance a společnost a o řešení dalších otázek, např. usnadnění investic. Důležité je, že první fáze dohody obsahuje doložku o pozastavení, jež by mohla být uplatněna, pokud by do listopadu 2010 nevznikla dohoda druhé fáze.

Po osmi kolech jednání vyjednávači dne 25. března 2010 parafovali druhou fázi dohody. Tato

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

dohoda otevřela cestu k budoucím možnostem, pokud jde o další investice, přístup na trh a posílení spolupráce v regulačních oblastech, jako je bezpečnost, ochrana a zejména životní prostředí, kde se obě strany dohodly na společném prohlášení o životním prostředí.

Obsah druhé fáze dohody

Ačkoli druhá fáze dohody nedosahuje konečného cíle, kterým je úplné otevření trhu bez omezení na obou stranách, obsahuje řadu pobídek na podporu reforem. Zejména, pokud USA změní své právní předpisy tak, aby umožnily investorům EU vlastnictví většinového podílu v leteckých společnostech USA, EU recipročně umožní investorům z USA vlastnictví většinového podílu v leteckých společnostech EU, a letecké společnosti USA budou mít prospěch z dalších práv přístupu na trh EU a z něho na další trhy.

Dohoda také prohloubí spolupráci v oblasti životního prostředí, protože bude vyžadovat kompatibilitu a vzájemnou interakci opatření týkajících se trhu (například systémů obchodování s emisemi), aby se zabránilo duplicitě, a zlepšení v oblasti ekologických technologií, pohonných hmot a řízení letového provozu. Poprvé je zde zvláštní článek o sociálních aspektech vztahů EU a USA v oblasti letectví, který zajistí zachování stávajících zákonných práv zaměstnanců leteckých společností. Kromě toho zvýší dohoda úroveň spolupráce v oblasti bezpečnosti, aby byly lépe rozdělovány zdroje podporováním vzájemné důvěry v bezpečnostní opatření druhé strany a rychlé, a také koordinované reakce na nové hrozby.

Dohoda dále rozšiřuje úlohu společného výboru EU–USA, orgánu, který sleduje provádění této dohody a koordinuje různé formy spolupráce v oblasti regulace. Společný výbor bude proto mít možnost zlepšit spolupráci podporováním nových iniciativ. Nová pravidla sníží byrokracii, včetně vzájemného uznávání regulačních rozhodnutí, a zamezí zbytečné duplicitě zdrojů (např. společné bezpečnostní iniciativy, jednorázové bezpečnostní kontroly a usnadnění cestování cestujících).

Přístup na trh se ještě více otevře v důsledku toho, že letecké společnosti EU získají lepší přístup k přepravě financované vládou USA. Pokud dojde k určitým změnám právního rámce týkajícím se omezení ke snížení hluku na letištích, letecké společnosti EU budou moci v budoucnu získat nové obchodní příležitosti k letům mezi USA a zeměmi, které nejsou členy EU.

Hodnocení

Zatímco podněty k dalšímu otevření trhu jsou vítány, absence podstatného pokroku při odstraňování zastaralých regulačních omezení v oblasti zahraničních investic je zklamáním, protože to povede k zachování současných nevyvážených omezení zahraničního vlastnictví a kontroly ve Spojených státech. Kromě toho letecké společnosti EU získají pouze omezený přístup k přepravě financované vládou USA. To opět znamená pokračování nevyvážené situace vzhledem k tomu, že vlády členských států EU podobná omezení nevyžadují.

Dohoda o vzájemné spolupráci v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví a výměna osvědčených postupů v oblasti snižování hluku je důležitým krokem vpřed. Nelze však opomenout to, že řada aspektů regulace letectví, včetně omezení hluku a nočních letů, by

měla být určována na místní úrovni v plném souladu se zásadou subsidiarity. Je proto důležité, aby při koordinaci těchto otázek na evropské úrovni Komise plně zohledňovala vnitrostátní právní předpisy členských států.

Důležitou inovací obsaženou v druhé etapě dohody je uznání významu sociálního rozměru a odpovědnosti společného výboru za sledování sociálních dopadů dohody a případné vypracování vhodných opatření. V této souvislosti by Komise měla využít dohodu k prosení dodržování příslušných mezinárodních právních předpisů v oblasti sociálních práv, a to zejména pracovních norem obsažených v základních úmluvách Mezinárodní organizace práce (MOP 1930–1999), hlavních zásad OECD pro nadnárodní podniky (1976, revidovány v roce 2000) a Římské úmluvy o právu rozhodném pro závazkové vztahy z roku 1980.

Je třeba rozšířit konzultace a spolupráci v oblasti bezpečnosti, zejména s ohledem na současnou mezinárodní situaci. To však nesmí vést k nepřiměřeným nebo nekoordinovaným opatřením, která postrádají řádné posouzení rizik. Tato opatření musí vykazovat zřejmé výhody, které by vyvážily výraznou zátěž pro cestující a jejich přepravce. Bylo by proto žádoucí, aby Komise a USA přehodnotily účinnost dodatečných bezpečnostních opatření přijatých od roku 2001, aby bylo možno odstranit duplicitu a slabá místa v bezpečnostním řetězci. V této souvislosti by cílem měla být „jednorázová bezpečnostní kontrola“ místo opakované kontroly cestujících a zavazadel při každém přestupu.

Je důležité, aby bylo při výměně osobních údajů mezi EU a USA respektováno soukromí evropských a amerických občanů v souladu s kritérii, která Evropský parlament požaduje ve svém usnesení ze dne 5. května 2010. Zejména by veškeré předávání osobních údajů pro bezpečnostní účely mělo být doprovázeno bezpečnostními opatřeními pro občany EU, mělo by respektovat procesní záruky a právo na obhajobu a dodržovat vnitrostátní i evropské právní předpisy týkající se ochrany údajů. Kromě toho je třeba naléhavě stanovit celosvětové standardy ochrany údajů a soukromí.

Neméně vítaným je prohloubení spolupráce mezi orgány EU a USA odpovědnými za oblast bezpečnosti letectví na všech úrovních. V této souvislosti je důležité zdůraznit význam evropské černé listiny leteckých společností nespĺňujících standardy a amerického systému pro kontrolu standardů leteckých společností. Vyzývá proto obě strany, aby v této oblasti sdílely informace. Obě strany by měly sdílet informace na toto téma, aby bylo zajištěno zpřísnění standardů na mezinárodní úrovni.

Další kroky

Zatímco druhá fáze dohody představuje významný krok vpřed, je důležité, aby se nepovažovala za ukončení procesu vytváření transatlantického trhu letecké dopravy. Posílená úloha společného výboru bude znamenat, že existuje prostor pro další pokrok ve spolupráci v oblasti regulace a harmonizace. Zejména by měl být tento výbor podporován v tom, aby vypracoval další návrhy na vzájemné uznávání regulačních rozhodnutí v souladu se zásadami lepší právní úpravy. Mohlo by také přispět k užší spolupráci na vývoji evropských a amerických systémů řízení letového provozu (SESAR a Next Gen) za účelem dosažení interoperability a kompatibility a také pomoci snížit dopady na životní prostředí.

Komise by měla také zajistit, aby byl Parlament plně informován a konzultován o práci

společného výboru s ohledem na význam jeho činnosti pro evropské občany a společnosti.

Současně bychom si měli uvědomit, že řada otázek zůstává mimo oblast působnosti této dohody ve znění nového protokolu. Z tohoto důvodu se Komise musí připravit na další etapu jednání o této dohodě zahrnující mimo jiné tyto otázky:

- větší liberalizace přepravních práv;
- další příležitosti pro zahraniční investice;
- dopad opatření na ochranu životního prostředí a omezení v oblasti infrastruktury na výkon přepravních práv;
- lepší koordinace politik práv cestujících s cílem zajistit nejvyšší možnou úroveň ochrany cestujících.

Zvláště důležité jsou konzistentní standardy práv cestujících, včetně těch, které platí pro osoby se sníženou schopností pohybu, aby se cestující nesečkávali s odlišným přístupem během cesty, kterou považují za jeden celek, ale která se skládá ze segmentů podléhajících různým pravidlům. Tím by se také vyřešila otázka, kdo je odpovědný v případě, že se během cesty s přestupem na jednom nebo více letištích vyskytnou problémy.

K usnadnění dalších jednání by významným způsobem přispěl systematictější dialog a výměna informací mezi Evropským parlamentem a Kongresem Spojených států, v jehož rámci by se projednávaly všechny důležité otázky týkající se politiky EU– USA v oblasti letectví.

Závěr

I když zpravodaj rozhodně nepovažuje tuto druhou fázi dohody za dokonalou, obsahuje důležité prvky pokroku. Dohoda také odstraňuje riziko, že by v případě neexistence takové dohody bylo možné uplatnit doložku o pozastavení. Pozastavení by mohlo vést k tomu, že evropští cestující a letecké společnosti přijdou o významné výhody, kterým se těší od března 2008. Z těchto důvodů zpravodaj doporučuje, aby Parlament protokol, kterým se mění dohoda mezi EU a USA o letecké dopravě, schválil.

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	28.2.2011
Výsledek konečného hlasování	+: 23 -: 3 0: 0
Členové přítomní při konečném hlasování	Georges Bach, Antonio Cancian, Saïd El Khadraoui, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Eva Lichtenberger, Hella Ranner, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Ádám Kósa, Janusz Władysław Zemke
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	Karin Kadenbach