

# EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

---

*Transporta un tūrisma komiteja*

PAGaidu  
2006/0048(CNS)

19.3.2007

\*

## ZIŅOJUMA PROJEKTS

par priekšlikumu Padomes un Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvju lēmumam Padomes sanāksmē par Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma parakstīšanu un pagaidu piemērošanu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses  
((COM(2006)0145 – C6-0000/2007 – 2006/0048(CNS))

Transporta un tūrisma komiteja

Referents: *Johannes Blokland*

### ***Izmantoto apzīmējumu skaidrojums***

- \* Apspriežu procedūra  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*I Sadarbības procedūra (pirmais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*II Sadarbības procedūra (otrais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju*  
*Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo*  
*nostāju*
- \*\*\* Piekrišanas procedūra  
*Parlamenta deputātu vairākums, izņemot gadījumus, kas minēti*  
*EK līguma 105., 107., 161. un 300. pantā un ES līguma 7. pantā*
- \*\*\*I Koplēmuma procedūra (pirmais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*\*II Koplēmuma procedūra (otrais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju*  
*Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo*  
*nostāju*
- \*\*\*III Koplēmuma procedūra (trešais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopīgo projektu*

(Norādīto procedūru izvēlas atkarībā no Komisijas ierosinātā juridiskā pamata)

### ***Grozījumi normatīvā tekstā***

Parlamenta grozījumos izmaiņas ir ***treknā slīprakstā***. Teksts *parastā slīprakstā* tehniskajiem dienestiem norāda tās normatīvā teksta daļas, kurās ir ierosināti labojumi galīgajam teksta variantam (piemēram, nepārprotami kļūdainas teksta daļas vai to izlaidumi kādā no valodām). Šie labojumu ierosinājumi jāapstiprina attiecīgajiem tehniskajiem dienestiem.

## SATURS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS .....	5
PASKAIDROJUMS .....	6



## EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

**par priekšlikumu Padomes un Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvju lēmumam Padomes sanāksmē par Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma parakstīšanu un pagaidu piemērošanu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses (COM(2006)0145 – C6-0000/2007 – 2006/0048(CNS))**

**(Apspriežu procedūra)**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā priekšlikumu Padomes lēmumam (COM(2006)0145)<sup>1</sup>
  - ņemot vērā Padomes un Padomē sanākušo dalībvalstu valdību pārstāvju Lēmumu (2006. gada 4. decembris), lai parakstītu un provizoriski piemērotu Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses,<sup>2</sup> – ņemot vērā Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses,<sup>3</sup>
  - ņemot vērā EK līguma 80. panta 2. punktu un 300. panta 2. punkta 1. daļas pirmo teikumu,
  - ņemot vērā EK līguma 300. panta 3. punkta 1. daļu, saskaņā ar kuru tas ir apspriedies ar Padomi (C6 0000/2007),
  - ņemot vērā Reglamenta 51. pantu un 83. panta 7. punktu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A6–0000/2007),
1. apstiprina nolīguma slēgšanu;
  2. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu un Marokas Karalistes valdībām un parlamentiem.

---

<sup>1</sup> Oficiālajā vēstnesī vēl nav publicēts.

<sup>2</sup> OV L 386, 29.12.2006, 55. lpp.

<sup>3</sup> OV L 386, 29.12.2006, 57. lpp.

## PASKAIDROJUMS

### VISPĀRĒJAIS KONTEKSTS

Eiropas Komisija 2005. gada martā iesniedza *Paziņojumu par gaisa satiksmes sakariem aviācijas jomā*<sup>1</sup>, pēc kura tā paša gada jūnijā tika sniegti arī *Ministru padomes secinājumi*. Šajos dokumentos paredzēta ambicioza rīcības programma, lai attīstītu Kopienas gaisa satiksmes sakarus, un definēti trīs pīlāri, kas ir ES politikas pamatā:

- 1) nodrošināt esošo divpusējo nolīgumu tiesisko noteiktību, jo īpaši iekļaujot jaunas pārvadātāja izraudzīšanas klauzulas<sup>2</sup>; Komisijas un dalībvalstu kopēji pūliņi jau ir devuši nozīmīgus rezultātus – tādā veidā ir grozīti dalībvalstu 430 līgumi;
- 2) plašāk attīstīt kopējo Eiropas gaisa telpu. Šī telpa nozīmē, ka kaimiņvalstis integrē ES likumu kopumu, sākot ar drošības noteikumiem. Nozīmīgākais nolīgums ir noslēgts ar Rietumbalkānu valstīm. Nolīgums ar Maroku ir otrais nolīgums saistībā ar kopējo gaisa telpu un pirmais, kas parakstīts ar tādu valsti, kura atrodas ārpus Eiropas kontinenta. Saistībā ar kopējo Eiropas gaisa telpu paredzēts līdz 2010. gadam ietvert visas ES kaimiņvalstis;
- 3) izveidot jaunu vispārēju nolīgumu kopumu gaisa satiksmes jomā, kurā noteikti divi nedalāmi mērķi, proti, atvērt piekļuvi tirgum, no jauna radot jaunas ekonomiskās perspektīvas, no vienas puses, un īstenot reglamentējošās konverģences procesu, kas nodrošina pieņemamu tirdzniecības vidi ar taisnīgiem un vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem.

Šis nolīgums gaisa satiksmes jomā attiecas uz privileģētu partnerību, kas Barselonas procesa rezultātā izveidojusies starp ES un tām valstīm, kuras robežojas ar Vidusjūru. Partnerības galvenie mērķi, kas noteikti nolīgumā, ir tirgus atvēršana, vienlīdzīgi darbības nosacījumi, kā arī lielāks drošums, drošība un apkārtējās vides aizsardzība, lai atbalstītu šīs valstis attiecībā uz gaisa satiksmes nozares attīstību. Ar citām EK kaimiņvalstīm, kas atrodas Vidusjūras reģionā, jāmēģina izveidot līdzīgu partnerību un vajadzības gadījumā jāņem vērā atsevišķu valstu īpašās iezīmes.

### VĒSTURISKĀ SITUĀCIJA UN NOLĪGUMA KOPSAVILKUMS

Pamatojoties uz Eiropas Savienības Ministru padomes transporta jautājumos 2004. gada 10. decembrī piešķirtajām pilnvarām, 2005. gada maijā Komisija sāka sarunas par Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgumu par gaisa satiksmes pakalpojumiem ar Maroku; pagaidām ir notikušas sešas sarunu kārtas.

---

<sup>1</sup> „Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu”, COM(2005)0079.

<sup>2</sup> Kopienas pārvadātāja izraudzīšanas klauzula ļauj jebkuram Kopienas pārvadātājam, kas stabili darbojas noteiktas dalībvalsts teritorijā, darboties atbilstoši šim līgumam.

Šis nolīgums ir nolīgums, proti, „vispārējs”. Tas ir jaunas paaudzes nolīgums gaisa satiksmes jomā, līdzīgs tam, ko patlaban gatavojas noslēgt ar Amerikas Savienotajām Valstīm. Tas tika parakstīts un parafēts 2006. gada 12. decembrī provizorisksai piemērošanai, bet vēl ir jāpabeidz tā noslēgšana.

Nolīgums neaprobežojas ar tirgu atvēršanu; tas ietver arī vispārēju tiesību aktu tuvināšanu abu pušu starpā, jo īpaši attiecībā uz galvenajiem ES aviācijas noteikumu aspektiem, tostarp drošības jomu, ekonomisko regulējumu un jo īpaši konkurenci, gaisa satiksmes kontroli un patērētāju aizsardzību. Tas ietver arī diezgan drosmīgu noteikumu attiecībā uz ES un Vidusjūras reģiona valstu savstarpējām investīcijām.

Tirgu atvēršana starp Maroku un Eiropas Savienību notiks pakāpeniski. Vispārējais nolīgums ietver divus posmus un kopš tā parakstīšanas stājas spēkā kā pagaidu nolīgums.

**1. posms.** Reglamentējošā konverģence sākas 1. posmā. Šajā posmā piemērojams arī valsts atbalsta aizliegums un galvenie konkurences noteikumi. Attiecībā uz piekļuvi tirgum 1. posmā ietverti šādi aspekti:

Marokas pārvadātājiem:

- neierobežota 3. un 4. brīvība starp Maroku un Eiropas Savienību,
- tiesības veikt pārvadājumus no jebkuras vietas Marokā uz jebkuru vietu Eiropā;

Eiropas Savienības pārvadātājiem:

- neierobežota 3. un 4. brīvība starp Eiropas Savienību un Maroku,
- tiesības veikt pārvadājumus no jebkuras vietas Eiropā uz jebkuru vietu Marokā.

Piemēram, Marokas aviosabiedrība varētu bez ierobežojumiem veikt lidojumus starp Kasablanku un Stokholmu vai izveidot jaunu maršrutu starp Marakešu un Neapoli. Administratīvās procedūras tiks ierobežotas līdz minimumam.

**2. posms.** Otrā posma sākumā nepieciešams izpildīt nosacījumu, kas paredz, ka Maroka pienācīgi piemēro atbilstīgos ES tiesību aktus. Šie atbilstīgie ES tiesību akti ir svarīgākie no aptuveni 28 regulām un direktīvām (piemēram, attiecībā uz sociālajām tiesībām, gaisa satiksmes kontroli, iekāpšanas atteikumu, ar apkārtējās vides prasībām vai troksni saistītiem ierobežojumiem).

Attiecībā uz piekļuvi tirgum 2. posmā ietverti šādi aspekti:

Marokas pārvadātājiem:

- 5. brīvībā paredzētās satiksmes tiesības Eiropā;

Eiropas Savienības pārvadātājiem:

- 5. brīvībā paredzētās tiesības veikt pasažieru pārvadājumus no Marokas uz valstīm, ar kurām ES saista kaimiņattiecību politika,
- 5. brīvībā paredzētās tiesības bez ierobežojumiem veikt kravas pārvadājumus no Marokas.

Piemēram, Marokas aviosabiedrība varētu veikt lidojumus starp Kasablanku un Madridi, pēc tam turpināt lidojumu uz Dublinu, Madridē uzņemot pasažierus un aizvedot tos uz Īriju, kas tādējādi palielinātu šī maršruta rentabilitāti.

**Apvienotā komiteja.** Sākot ar 1. posmu, tiek izveidota apvienota ES un Marokas organizācija, lai apspriestu jautājumus par nolīguma īstenošanu, kā arī lai pieņemtu lēmumus par iespējamo jauno tiesību aktu integrēšanu šajā nolīgumā. Apvienotā komiteja strādās, lai izstrādātu nolīgumu, risinātu sociālos jautājumus un ekonomiskos jautājumus par aviosabiedrību īpašumtiesībām un kontroli.

## **Referenta nostāja**

Šis nolīgums ir pirmais „vispārējais” aviācijas nolīgums, kas noslēgts starp Kopienu un Eiropas Savienībā neietilpstošu trešo valsti. Tas ir izstrādāts saistībā ar Eiropas kaimiņattiecību politiku, kurā Kopiena vēlas stiprināt savas attiecības ar kaimiņvalstīm. Salīdzinājumā ar ES un ASV aviācijas nolīgumu atsevišķos jautājumos šī nolīguma darbības joma sniedzas tālāk. Jo īpaši tas attiecas uz pantiem par normatīvo sadarbību un investīcijām.

Nolīgumā ietverti pašreizējie ES tiesību akti, kas izstrādāti aviācijas drošuma, gaisa satiksmes vadības, apkārtējās vides, patērētāju aizsardzības, datorizētu rezervācijas sistēmu un sociālo aspektu jomā. Nav ietverts neviens ES tiesību akts par drošību. Tā vietā puses ir vienojušās par kopējiem standartiem šajā jomā. Šī nolīguma rezultātā tiek paplašināts Eiropas iekšējais aviācijas tirgus, kas varētu atbilst visu attiecīgo pušu interesēm, jo tas palielina Eiropas pasažieru un kravas aviopārvadājumu tirgu. Būtu vēlams, lai Komisija paredzētu noslēgt līdzīgu nolīgumu ar citām kaimiņvalstīm. Patlaban ir noslēgts vispārējs nolīgums ar Rietumbalkānu valstīm, bet sarunas ar Ukrainu tiks uzsāktas tuvākajā laikā. Sarunas ar citām valstīm varētu uzsākt paredzētajā termiņā. Iespējams, nākamo nolīgumu pamatā tiks izmantots šis modelis.

Nav vajadzības piebilst, ka rezultāts sarunās par šāda veida nolīgumiem lielā mērā ir atkarīgs no sarunās iesaistīto pušu zināšanām un pieredzes.

Šajā saistībā referents vēlētos prasīt Komisijai un dalībvalstīm, lai tās, veicot turpmākus pasākumus saistībā ar šo nolīgumu vai risinot sarunas par jauniem nolīgumiem, lietderīgi izmantotu ES aviācijas nozarē gūtās zināšanas.

Nobeigumā referents ierosina sniegt pozitīvu atzinumu par ES un Marokas Karalistes aviācijas nolīgumu.