

I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

STANOVISKA

EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ A SOCIÁLNÍ VÝBOR

454. PLENÁRNÍ ZASEDÁNÍ, KTERÉ SE KONALO VE DNECH 10. A 11. ČERVNA 2009

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Transatlantické vztahy mezi EU a severoamerickými zeměmi v odvětví letecké dopravy – skutečné sblížení právních předpisů (průzkumné stanovisko)

(2009/C 306/01)

Dne 15. prosince 2008 české předsednictví Evropské unie v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství písemně požádalo Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování průzkumného stanoviska k tématu

„Transatlantické vztahy mezi EU a severoamerickými zeměmi v odvětví letecké dopravy – skutečné sblížení právních předpisů“.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 20. května 2009. Zpravodajem byl pan KRAWCZYK.

Na 454. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 10. a 11. června 2009 (jednání dne 11. června), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 143 hlasy pro, 3 hlasy byly proti a 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry

1.1 Co se týče mezikontinentální osobní letecké dopravy, je spojení mezi EU a Severní Amerikou zdaleka nejdůležitější. V roce 2007 bylo přepraveno více než 60 milionů cestujících a více než 3,1 milionu tun nákladu. Jde tak o zdaleka nejvýznamnější tok letecké dopravy mezi dvěma světovými regiony.

1.2 EU začala jednat s Kanadou a USA o vytvoření otevřených leteckých prostorů (OAA – Open Aviation Area). Koncept otevřeného leteckého prostoru rozšiřuje naprostou svobodu leteckého provozu na obě strany.

1.3 Dne 30. dubna 2007 podepsala Komise s USA znění komplexní dohody o letecké dopravě, v níž vyústilo první kolo jednání.

1.3.1 Přestože první kolo byla nadmíru úspěšné, nesplnilo svůj hlavní cíl, totiž vytvoření OAA.

1.4 Dne 30. března 2009 přijala Rada ve složení pro dopravu politický postoj, kterým schválila podpis dohody mezi EU a Kanadou. Dne 6. května 2009 byla na summitu EU–Kanada přijata konečná verze této dohody.

1.4.1 Dohoda EU – Kanada je první dohodou EU, kterou se dosáhne úplného otevření trhů pro přepravní práva a investice

a zároveň bezprecedentní úrovně sblížení právních předpisů a spolupráce v této oblasti mezi orgány.

1.4.2 EHSV vítá dohodu o letecké dopravě mezi EU a Kanadou jakožto první, která plně odpovídá poslednímu vývoji vnější politiky EU dle závěrů Rady z roku 2005.

1.4.3 EHSV důrazně podporuje úsilí Komise dosáhnout podobných výsledků v případě druhého kola jednání mezi EU a USA.

1.5 Druhé kolo jednání, jež bylo zahájeno v roce 2008, se bude v souladu s článkem 21 dohody z prvního kola jednání týkat těchto prioritních oblastí zájmu (pro jednu či obě strany): pokračující liberalizace přepravních práv, dodatečné příležitosti v oblasti zahraničních investic, důsledky opatření z oblasti životního prostředí a omezení výkonu přepravních práv související s infrastrukturou, rozsáhlejší přístup k letecké přepravě

financované státem a poskytování letadel s posádkou. Evropské zúčastněné strany očekávají, že druhé kolo jednání podpoří pokračování sblížování právních předpisů.

1.5.1 EHSV by chtěl připomenout, že čas hraje důležitou roli a pověření zástupci z EU a USA by měli obnovit jednání, co nejdříve to bude v praxi možné. Pokud do listopadu 2010 nedojde k výraznému pokroku, může EU přistoupit k pozastavení určitých práv udělených leteckým společnostem z USA.

1.5.2 Problematice práce by měla být věnována speciální pozornost, jelikož jde o významnou součást druhého kola jednání. Je velmi důležité podpořit zaměstnance. EHSV vyzývá druhé fórum věnované problematice práce, které se bude konat v červnu 2009 v Bruselu, aby předložilo hmatatelné výsledky v podobě doporučení týkajících se důležitých sociálních témat.

1.5.3 Realizace otevřeného leteckého prostoru zvýší provoz mezi EU a USA, což by mohlo mít jisté negativní důsledky pro životní prostředí. EHSV doporučuje Komisi, aby provedla strategické hodnocení dopadů případné dohody na životní prostředí.

1.6 Priority EHSV pro dohodu z druhého kola jednání – ta by měla obsahovat základní prvky OAA:

- odstranění překážek v oblasti vlastnictví a kontroly;
- odstranění všech diskriminačních tržních postupů;
- právo usazování, aby tak byly umožněny přeshraniční fúze, akvizice a vstup nových účastníků na trh;
- spolupráce v oblasti právních předpisů a sjednocení právních předpisů, kterých je prakticky možno dosáhnout;
- odstranění nadbytečných cestovních obtíží pro občany EU vzniklých v důsledku nadměrných bezpečnostních opatření, která zavedly USA.

1.7 EHSV důrazně doporučuje Transatlantické hospodářské radě, aby podpořila druhé kolo jednání tím, že mu udělí vysokou politickou prioritu a umožní konzultace prostřednictvím transatlantického dialogu o problematice práce (TALD) a transatlantického dialogu o životním prostředí (TAED) a dalších dialogů, které jsou k ní oficiálně přidruženy.

1.8 Dohoda z druhého kola jednání mezi EU a USA by měla vycházet z dohody v oblasti letectví mezi EU a Kanadou. Změna je možná – to je hlavní poselství jednání mezi EU a Kanadou.

2. Úvod

2.1 Podle údajů agentury EUROSTAT o mezikontinentální osobní letecké dopravě je spojení mezi EU a Severní Amerikou zdaleka nejdůležitější. V roce 2007 bylo přepraveno více než 60 milionů cestujících (nárůst o 5,6 % oproti roku 2006 a o 22,3 % co se týče přepravy do zemí mimo EU-27).

2.2 Podle údajů IATA vztahujících se k severoatlantické trase mezi Severní Amerikou a Evropou (se zahrnutím Ruska) vzrostla osobní doprava v roce 2007 o 7,6 % na 57,3 milionů cestujících (oproti roku 2006). Jde tak o zdaleka nejvýznamnější tok letecké dopravy mezi dvěma světovými regiony.

2.3 V roce 2007 bylo mezi Severní Amerikou a Evropou přepraveno více než 3,1 milionu tun nákladu, díky čemuž je tato trasa jednou ze tří nejdůležitějších dopravních tras na světě.

2.4 Důvody pro takové rozměry leteckého trhu mezi EU a USA jsou geografické, kulturní i hospodářské. V roce 2007 představovaly EU a USA 40 % celosvětového obchodu a 60 % celosvětových přímých zahraničních investic. Letectví bezpochyby přispělo k rozvoji těchto obchodních a investičních vazeb, které jsou nejrozsáhlejší na světě. Vazba mezi EU a Kanadou je rovněž velmi silná (EU je druhým nejdůležitějším přímým investorem v Kanadě).

2.5 Rozvinuté hospodářské vztahy mezi EU a Severní Amerikou jsou podpořeny užší spoluprací v oblasti právních předpisů. Transatlantická hospodářská rada zřízená v roce 2007 poskytuje prostor pro diskuse mezi EU a USA na vysoké úrovni o strategických hospodářských tématech s cílem dosáhnout většího sblížení právních předpisů a podpořit obchod a investice. V současné době probíhají předběžná jednání o možnosti uzavření komplexní obchodní dohody mezi EU a Kanadou.

2.6 Právě v kontextu takovéto spolupráce v oblasti právních předpisů a hospodářské spolupráce začala EU jednat s Kanadou a USA o vytvoření otevřených leteckých prostorů (OAA – Open Aviation Area). Studie, kterou nechala vypracovat Komise (provedená ještě před současnou krizí), došla k závěru, že otevřený letecký prostor EU-USA by za prvních pět let vedl k dalšímu nárůstu objemu cestujících mezi EU a USA o více než 25 milionů, přinesl by spotřebitelům zisk vyšší než 15 miliard a v EU a USA by dohromady vytvořil 80 000 nových pracovních míst. To by bylo umožněno tím, že by:

- byla odstraněna omezení objemu (existující v době, kdy byly uzavřeny bilaterální dohody o leteckých službách);
- došlo ke zlepšení spolupráce mezi leteckými společnostmi díky prohloubení svazků mezi nimi;
- klesly náklady na leteckou dopravu v důsledku zvýšení konkurenčního tlaku.

2.6.1 Realizace otevřeného leteckého prostoru zvýší provoz mezi EU a USA, což by mohlo mít negativní důsledky pro životní prostředí: vyšší emise, další odpad, zvýšený hluk. Tyto a jiné otázky z oblasti životního prostředí byly již v minulosti řešeny, avšak bez velkých úspěchů.

2.7 Koncept otevřeného leteckého prostoru rozšiřuje naprostou svobodu leteckého provozu na obě strany, odstraňuje překážky pro investice zahraničních subjektů a umožňuje pronájem letadel s posádkou (tzv. „wet lease“) za nediskriminačních, transparentních podmínek. Je ztělesněním obecného závazku ke sbližování právních předpisů a harmonizaci leteckých dopravních norem v oblasti bezpečnosti, zabezpečení a životního prostředí.

3. První kolo jednání mezi EU a USA

3.1 Komise začala o dohodě v oblasti letectví mezi EU a USA jednat na základě pověření, které jí udělila Rada ve složení pro dopravu dne 5. června 2003.

3.2 Dne 30. dubna 2007 podepsala Komise s USA znění komplexní dohody o letecké dopravě, v níž vyústilo první kolo jednání a která se používá od 30. března 2008. Tato dohoda nahradila stávající bilaterální dohody uzavřené členskými státy.

3.3 Hlavní prvky dohody o letecké dopravě mezi EU a USA lze shrnout takto:

3.3.1 Přístup na trh

- koncept „dopravce Společenství“ umožňuje leteckým společnostem EU provozovat lety do USA z jakéhokoli místa v EU;
- odstranění všech omezení na mezinárodních trasách mezi EU a USA;
- odstranění všech omezení v oblasti stanovování cen na všech trasách mezi EU a USA;
- neomezené společné označování linek pro letecké společnosti z EU, USA a třetích zemí;
- vytváření nových příležitostí pro letecké společnosti EU pro pronájem letadel s posádkou k využití na mezinárodních trasách mezi USA a jakoukoliv třetí zemí.

3.3.2 Spolupráce v oblasti právních předpisů

- zabezpečení: USA akceptovaly požadavek EU na zohlednění bezpečnostních opatření platných v EU;
- bezpečnost: postupy konzultace v případě obav o bezpečnost a uznání rozvoje povinností v oblasti bezpečnosti na úrovni EU;
- smíšený výbor: zřízení smíšeného výboru, který by měl na starosti řešení otázek souvisejících s interpretací a prováděním dohody, včetně sociálních témat;
- hospodářská soutěž: závazek podpory slučitelných regulativních přístupů;
- státní dotace a podpora: bylo uznáno, že státní dotace mohou narušit hospodářskou soutěž; smíšený výbor by měl vést seznam problémů, na které obě strany upozorní;

- životní prostředí: bylo uznáno, že po leteckých společnostech z USA je možné požadovat platbu daní za letecké palivo na trasách mezi dvěma členskými státy, pokud tyto dva státy v souladu s právem Společenství uplatní právo zrušit stávající osvobození od daně.

3.3.3 Vlastnictví a kontrola

- letecké společnosti z USA: záruky související s povoleným vlastnickým podílem pro občany EU včetně možnosti přesáhnout 50 % celkového kapitálu; záruka spravedlivého a urychleného posouzení transakcí zahrnujících investice z EU do leteckých společností z USA;
- letecké společnosti z EU: právo vzájemně omezit investice z USA do leteckých společností z EU na 25 % hlasovacích práv, USA akceptovaly všechny letecké společnosti z EU, které jsou vlastněny či ovládány občany EU nebo občany ze zemí společného evropského leteckého prostoru;
- letecké společnosti ze třetích zemí: USA jednostranně akceptovaly možnost, aby byla jakákoliv letecká společnost ze zemí EHP, společného evropského leteckého prostoru a z 18 afrických států vlastněna nebo ovládána občany EU.

3.3.4 Ostatní aspekty

- pozemní obsluha: obvyklá ustanovení zajišťující přístup ke službám pozemní obsluhy;
- podnikatelské záležitosti: ustanovení související např. s právem na zřízení pobočky, právem zaměstnávat pracovníky a obchodní zástupce na území druhé strany;
- počítačové rezervační systémy: USA akceptovaly ustanovení, která evropským poskytovatelům těchto systémů zajišťují právo podnikat v USA, k čemuž se USA ještě musí zavázat v rámci GATS a WTO.

3.4 Dohoda z prvního kola jednání byla důležitým krokem směrem k dosažení otevřeného leteckého prostoru (OAA). Zavedla důležité zásady spolupráce v oblasti právních předpisů a zřídila smíšený výbor, který dohlédne na pokrok v této oblasti. Přispěla k odstranění některých překážek v přístupu na trh.

3.5 Přestože první kolo bylo nadmíru úspěšné, nesplnilo svůj hlavní cíl, totiž vytvoření OAA. Dohoda z prvního kola jednání je nevyrovnaná zejména co se týče přístupu na trh – zajišťuje totiž leteckým společnostem z USA neomezená práva 5. svobody v rámci EU, aniž by letecké společnosti z EU měly stejná práva na trhu USA (tato práva 5. svobody leteckým společnostem zajišťují právo na provozování letů ze své země původu do země druhé strany a dále do třetích zemí). Vybrané tržní postupy stále zvýhodňují letecké společnosti z USA (např. program „Fly America“). Umožňuje také investorům z USA vlastnit větší podíl hlasovacích práv v leteckých společnostech z EU (49 %) než investorům z EU v leteckých společnostech z USA (25 %).

3.6 Obě strany se dohodly, že budou pokračovat druhým kolem jednání, které začne 60 dní poté, co vstoupí v platnost první dohoda.

4. Dohoda o letecké dopravě EU – Kanada

4.1 Po uzavření prvního kola jednání s USA obdržela Komise od Rady začátkem října roku 2007 pověření k zahájení jednání o dohodě o letecké dopravě mezi EU a Kanadou. Po čtyřech jednacích kolech a v souladu s instrukcemi vydanými na summitu EU – Kanada v roce 2008 v Quebecu byl návrh dohody v oblasti letectví mezi EU a Kanadou parafován Komisí dne 30. listopadu 2008. Dne 30. března 2009 přijala Rada ve složení pro dopravu politický postoj, kterým schválila podpis dohody mezi EU a Kanadou. Dne 6. května 2009 byla na summitu EU–Kanada přijata konečná verze této dohody.

4.2 Hlavními složkami návrhu dohody jsou:

4.2.1 Spolupráce v oblasti právních předpisů:

- jednorázová bezpečnostní kontrola a úzká spolupráce;
- významný je článek o spolupráci v oblasti životního prostředí – dohoda o důležitosti spolupráce v této oblasti a právo stran svobodně přijímat opatření;
- výslovně uvedená dohoda o důležitosti sociálních témat, spolupráce v oblasti sociálních otázek prostřednictvím smíšeného výboru;
- role smíšeného výboru, který dohlíží na provádění dohody;
- vzájemné uznávání bezpečnostních norem a úzká spolupráce;
- obchodní mechanismus, který umožňuje přijímat opatření v případě diskriminačních postupů a nespravedlivého zacházení.

4.2.2 Přepavní práva a investice: dohoda stanoví postupné uvolňování omezení přepravních práv a investic a kontrolního systému ve čtyřech fázích:

- v první fázi budou odstraněna veškerá existující omezení pro přepravu mezi EU a Kanadou;
- ve druhé fázi povolí kanadská strana investiční podíly až do výše 49 % a poté získají kanadské letecké společnosti další přepravní práva;
- ve fázi třetí obě strany vzájemně povolí leteckým společnostem ze země druhé strany podnikat v dané zemi, letecké společnosti obdrží právo provozovat lety ze své země původu do země druhé strany a dále do třetích zemí (plná práva 5. svobody);
- ve čtvrté fázi: právo vlastnit a ovládat 100 % podíl v leteckých společnostech ze země druhé strany a právo kabotáže.

4.3 Dohoda EU – Kanada je první dohodou EU, kterou se dosáhne úplného otevření trhů pro přepravní práva a investice a zároveň bezprecedentní úrovně sblížení právních předpisů a spolupráce v této oblasti mezi orgány.

4.4 EHSV vítá dohodu o letecké dopravě mezi EU a Kanadou jakožto první, která plně odpovídá poslednímu vývoji vnější politiky EU dle závěrů Komise z roku 2005.

4.5 EHSV důrazně podporuje úsilí Komise dosáhnout podobných výsledků v případě druhého kola jednání mezi EU a USA.

5. Druhé kolo jednání mezi EU a USA

5.1 Druhé kolo jednání se bude v souladu s článkem 21 dohody z prvního kola jednání týkat těchto prioritních oblastí zájmu (pro jednu či obě strany):

- pokračující liberalizace přepravních práv;
- dodatečné příležitosti v oblasti zahraničních investic;
- důsledky opatření z oblasti životního prostředí a omezení výkonu přepravních práv související s infrastrukturou;
- rozsáhlejší přístup k letecké dopravě financované státem;
- poskytování letadel s posádkou.

5.2 Jak ukázal proces konzultací, evropské zúčastněné strany očekávají, že druhé kolo jednání podpoří pokračování sblížování právních předpisů.

5.3 Je možné, že v druhém kolem budou obě strany schopny dosáhnout většího pokroku v oblastech spolupráce, o kterých se jednalo již v prvním kole, jako např.:

- spolupráce v oblasti zabezpečení: v tomto ohledu je třeba dále pracovat na tom, aby se dosáhlo úplného vzájemného uznání bezpečnostních opatření druhých stran;
- bezpečnost: odděleně byl dohodnut návrh dohody mezi EU a USA, který však byl odložen z důvodu obav na straně USA týkajících se opravárenských stanic a poplatků a tax Evropské agentury pro bezpečnost letectví;
- životní prostředí: během druhého kola se musí obě strany snažit najít možnosti většího sblížení v otázkách životního prostředí;
- hospodářská soutěž: je velmi důležité, aby se dosáhlo dalšího pokroku; to by však mohlo být složité vzhledem k rozdílným postupům v EU a USA;
- smíšený výbor: ve světle zkušeností s dohodou z prvního kola by měly být smíšenému výboru uděleny širší pravomoci přijímat opatření v regulačních záležitostech souvisejících s takovými tématy jako podnikání či státní dotace a podpora.

6. Problematika práce

6.1 Problematice práce by měla být věnována speciální pozornost, jelikož jde o významnou součást druhého kola jednání. Zejména by se měly dále zpracovat výsledky nadějněho fóra v oblasti letectví mezi EU a USA s názvem „Liberalizace a práce – minulost, současnost a budoucnost“, které se konalo ve Washingtonu v prosinci 2008, a měly by být co nejvíce zohledňovány v takových oblastech, jako jsou: kolektivní smlouvy, individuální práva v souvislosti se smlouvami, pracovní doba, odborná příprava, sociální dávky a zastoupení odborových organizací.

6.2 EHSV vyzývá druhé fórum věnované problematice práce, které se bude konat v červnu 2009 v Bruselu, aby předložilo hmatatelné výsledky v podobě doporučení týkajících se důležitých sociálních témat souvisejících s budoucí realizací OAA. Podpora zaměstnanců je velmi důležitá pro úspěšnou realizaci druhého kola jednání.

6.3 Transatlantický dialog o problematice práce (TALD – Transatlantic Labour Dialog) by měl být rovněž zapojen do druhého kola jednání. EHSV ve svém stanovisku k tématu „Transatlantické vztahy: jak zlepšit zapojení občanské společnosti“⁽¹⁾ vyjádřil pevnou podporu obnovení TALD jako institucionalizovaného dialogu mezi EU a USA. EHSV také doporučil rozšířit poradní skupinu Transatlantické hospodářské rady o TALD a TAED – transatlantický dialog o životním prostředí.

7. Otázka načasování

7.1 Jak se původně dohodly strany v prvním kole jednání, byl stanoven časový plán druhého kola jednání, jenž je třeba dodržet:

- 1. KOLO (květen 2008–březen 2009) – zahájení jednání;
- 2. KOLO (březen 2009–listopad 2010) – formulace platného rozhodnutí administrativy USA v otázce pozastavení práv;
- 3. KOLO (listopad 2010–březen 2012) – rozhodnutí o možném pozastavení přepravních práv – případná realizace v březnu 2012.

7.2 Pokud do listopadu 2010 nedojde k výraznému pokroku, může EU přistoupit k pozastavení určitých práv udělených leteckým společností z USA. EHSV by chtěl připomenout, že čas hraje důležitou roli a pověření zástupci z EU a USA by měli obnovit jednání, co nejdříve to bude v praxi možné.

8. Priority EHSV pro dohodu z druhého kola jednání

8.1 Dohoda z druhého kola jednání by měla obsahovat zásadní prvky OAA:

- odstranění překážek v oblasti vlastnictví a kontroly leteckých společností z EU a USA investory z EU a USA. Odstranění stávajících překážek by bylo plně v souladu s rámcovou dohodou uzavřenou na summitu mezi EU a USA v dubnu 2007, kde zazněla výzva k odstranění nadbytečných překážek pro investice mezi EU a USA;
- odstranění veškerých diskriminačních tržních postupů a zejména programu „Fly America“;
- právo usazování, aby tak byly umožněny přeshraniční fúze, akvizice a vstup nových účastníků na trh;
- spolupráce v oblasti právních předpisů a sjednocení právních předpisů, kterých je prakticky možno dosáhnout;
- řešení problémů z pracovní oblasti vzniklých v důsledku provedení dohody z prvního kola jednání;
- odstranění nadbytečných cestovních obtíží pro občany EU vzniklých v důsledku nadměrných bezpečnostních opatření, která zavedly USA.

8.2 Druhému kolu jednání by vzhledem k jeho důležitosti měla být věnována nejvyšší pozornost a mělo by být rovněž součástí agendy Transatlantické hospodářské rady. EHSV důrazně doporučuje Transatlantické hospodářské radě, aby podpořila jednání tím, že jim udělí vysokou politickou prioritu a umožní konzultace prostřednictvím TALD a dalších dialogů, které jsou k ní oficiálně přidruženy.

8.3 EHSV doporučuje Komisi, aby (na počátku druhého kola jednání) provedla strategické hodnocení dopadů na životní prostředí, jež by identifikovalo potenciální negativní důsledky pro životní prostředí, a pomohlo je tak v průběhu jednání mezi EU a USA odstranit či minimalizovat.

8.4 Dohoda z druhého kola jednání mezi EU a USA by měla vycházet z dohody v oblasti letectví mezi EU a Kanadou. Změna je možná – to je hlavní poselství jednání mezi EU a Kanadou.

8.5 Úspěšné provedení dohody mezi EU a Kanadou a úspěšné dokončení druhého kola jednání mezi EU a USA by mohlo příznivě ovlivnit další vývoj v oblasti dohod o letecké dopravě mezi EU a latinskoamerickými zeměmi.

9. Mezinárodní aspekty případné dohody

9.1 Vzhledem k významu obou dotčených trhů by dohoda mezi EU a USA mohla vést k nové, „post-chicagské“ éře v oblasti letectví.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 228, 22.9.2009, s. 32.

9.2 Vytvořením „oázy“ blízkosti a otevřenosti právních předpisů, která bude otevřena i novým zájemcům, by dohoda mezi EU a USA mohla nahradit Chicagskou úmluvu z roku 1944 tak, že by se pomalu rozšířila i do jiných, stejně smýšlejících států a případně přiměla více a více zemí, aby přezkoumaly své politiky, aby tak mohly využívat výhod vyplývajících z této dohody.

V Bruselu dne 11. června 2009.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI
