

## I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

## ATZINUMI

## EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJA

## 454. PLENĀRĀ SESIJA 2009. GADA 10. UN 11. JŪNIJĀ

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “ES un Ziemeļamerikas valstu transatlantiskās attiecības gaisa transporta jomā – regulējuma patiesa konverģence” (izpētes atzinums)**

(2009/C 306/01)

Eiropas Savienības prezidentvalsts Čehijas Republika saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2008. gada 15. decembra vēstulē lūdza Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju izstrādāt izpētes atzinumu par tematu

*“ES un Ziemeļamerikas valstu transatlantiskās attiecības gaisa transporta jomā – regulējuma patiesa konverģence”.*

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2009. gada 20. maijā. Ziņotājs – Jacek KRAWCZYK kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 454. plenārajā sesijā, kas notika 2009. gada 10. un 11. jūnijā (11. jūnija sēdē), ar 143 balsīm par, 3 balsīm pret un 2 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

**1. Secinājumi**

1.1 Starpkontinentālajos pasažieru pārvadājumos ar gaisa transportu visnozīmīgākie ir maršruti, kas savieno ES un Ziemeļamerikas valstis. Pasažieru skaits šajos maršrutos 2007. gadā pārsniedza 60 miljonus, savukārt kravu apgrozība – 3,1 miljonu tonnu. Tātad, ja salīdzina gaisa satiksmes intensitāti starp dažādiem pasaules reģioniem, šajos maršrutos ir visintensīvākā satiksme.

1.2 Eiropas Savienība ir uzsākusi divpusējas sarunas ar Kanādu un ASV par atvērtas gaisa telpas (OAA) izveidi. Atvērtā gaisa telpa nozīmē, ka abas puses tajā iegūst pilnīgu brīvību.

1.3 Komisija un Amerikas Savienotās Valstis 2007. gada 30. aprīlī parakstīja visaptverošu pirmā posma sarunu nolīgumu gaisa transporta jomā.

1.3.1 Lai arī pirmā posma sarunu nolīgums bija ļoti liels panākums, nav sasniegts tā galvenais mērķis, proti, atvērtā gaisa telpa nav izveidota.

1.4 Transporta Padome 2009. gada 30. martā puda politisku nostāju, atbalstot ES un Kanādas nolīguma parakstīšanu.

ES un Kanādas samītā, kas notika Prāgā 2009. gada 6. maijā, tika panākta vienošanās par minētā nolīguma galīgo redakciju.

1.4.1 Eiropas Savienības un Kanādas nolīgums ir pirmais ES nolīgums, kas nodrošina tirgus pilnīgu atvērtību no satiksmes tiesību un ieguldījumu viedokļa, vienlaikus nodrošinot vēl nebijušu regulējuma konverģenci un sadarbību starp attiecīgajām struktūrām.

1.4.2 EESK atzinīgi vērtē ES un Kanādas nolīgumu gaisa transporta jomā, jo tas ir pirmais nolīgums, kas pilnībā atbilst ES ārpolitikas jaunajiem virzieniem, kas minēti Padomes 2005. gada secinājumos.

1.4.3 EESK pilnībā atbalsta Komisijas centienus sasniegt līdzīgus rezultātus ES un ASV otrā posma sarunās.

1.5 Saskaņā ar pirmā posma sarunu nolīguma 21. pantu Eiropas un ASV otrā posma sarunās, kas sākās 2008. gadā, jārisina šādi vienai vai abām pusēm īpaši nozīmīgi jautājumi: satiksmes tiesību tālāka liberalizācija, papildu iespējas ārvalstu uzņēmumiem veikt ieguldījumus, pasākumu vides jomā

ietekme, infrastruktūras ierobežojumi, kas kavē satiksmes tiesību īstenošanu, papildu iespējas piekļūt gaisa pārvadājumiem, kurus finansē valdība, un gaisa kuģu nodrošināšana ar apkalpēm. Interesētās personas Eiropā pauž cerību, ka otrā posma sarunās tiks uzlabota regulējuma konverģence.

1.5.1 EESK vēlas atgādināt, ka kavēšanās nav pieļaujama, un ES un ASV pilnvarotajiem pārstāvjiem pēc iespējas ātrāk (ņemot vērā praktiskās iespējas) būtu jāatsāk sarunas. Ja līdz 2010. gada novembrim nebūs ievērojams sasniegums, ES var apturēt noteiktas tiesības, kas piešķirtas ASV aviosabiedrībām.

1.5.2 Otrā posma sarunās īpašu uzmanību vajadzētu veltīt nodarbinātības jautājumiem. Jautājums par atbalstu darba ņēmējiem ir ļoti nozīmīgs. EESK rosina otrajā Forumā par nodarbinātības jautājumiem, kas notiks Briselē 2009. gada jūnijā, sniegt praktisku ieguldījumu, izstrādājot ieteikumus par nozīmīgiem sociāliem jautājumiem.

1.5.3 Izveidojot atvērtu gaisa telpu, palielināsies satiksme starp ES un ASV, un tas dažkārt var nelabvēlīgi ietekmēt vidi. EESK iesaka Komisijai veikt iespējamā nolīguma ietekmes uz vidi stratēģisku novērtējumu.

1.6 EESK uzskata, ka otrā posma sarunās prioritāri ir turpmāk minētie jautājumi, proti, nolīgumā jāatrisina šādi atvērtas gaisa telpas izveidei būtiski jautājumi:

- jāatceļ ierobežojumi attiecībā uz īpašumtiesībām un uzraudzību,
- jāaizliedz visa veida diskriminējoša tirdzniecības prakse,
- jāparedz tiesības veikt uzņēmējdarbību, tādējādi nodrošinot pārrobežu apvienošanās un iegādes iespējas un iespējas uzsākt uzņēmējdarbību,
- jāvienojas par pēc iespējas ciešāku sadarbību un konverģenci regulējuma jomā,
- jālikvidē nevajadzīgie šķēršļi, kas ASV noteikto pārmērīgo drošības pasākumu dēļ kavē ES iedzīvotāju pārvietošanos.

1.7 EESK aktīvi rosina Transatlantisko ekonomikas padomi (TEC) atbalstīt otrā posma sarunas, tās nosakot par svarīgu politisku prioritāti un dodot iespēju konsultēties, izmantojot Transatlantisko darba ņēmēju dialogu (TALD) un Transatlantisko vides dialogu (TAED), kā arī citus dialogus, kas oficiāli ir saistīti ar TEC.

1.8 ES un ASV sarunu otrā posma nolīgums jāizstrādā, pamatojoties uz ES un Kanādas nolīgumu gaisa satiksmes jomā. Pārmaiņas ir iespējamas – tas ir galvenais secinājums pēc ES un Kanādas sarunām.

## 2. Ievads

2.1 Statistikas biroja dati par starpkontinentālajiem pasažieru pārvadājumiem ar gaisa transportu liecina, ka šajā jomā visnozīmīgākie ir maršruti, kas savieno ES un Ziemeļamerikas valstis. Pasažieru skaits šajos maršrutos 2007. gadā pārsniedza 60 miljonus (pieaugums salīdzinājumā 2006. gadu bija 5,6 %;

pasažieru skaits šajos maršrutos veidoja 22,3 % no ES 27 dalībvalstu ārējās satiksmes pasažieru skaita).

2.2 Saskaņā ar Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) datiem pasažieru skaits Ziemeļatlantijas maršrutā starp Ziemeļameriku un Eiropu (tostarp Krieviju) 2007. gadā palielinājās par 7,6 %, sasniedzot 57,3 miljonus (dati salīdzinājumā ar 2006. gadu). Tātad, ja salīdzina satiksmes intensitāti starp dažādiem pasaules reģioniem, šajos maršrutos ir visintensīvākā gaisa satiksme.

2.3 Kravu apgrozība pārvadājumos starp Ziemeļamerikas un Eiropas valstīm 2007. gadā pārsniedza 3,1 miljonu tonnu, kas nozīmē, ka tas ir viens no trim nozīmīgākajiem transporta ceļiem pasaulē.

2.4 ES un ASV gaisa satiksmes tirgus apjomīgumu ietekmē ģeogrāfiskie, kultūras un ekonomiskie faktori. Eiropas Savienības un ASV īpatsvars pasaules tirdzniecībā 2007. gadā bija 40 %, un, pasaules mērogā analizējot tiešo ārvalstu investīciju apjomu, minēto valstu īpatsvars šajā jomā bija 60 %. Gaisa satiksme, bez šaubām, ir veicinājusi šos pasaulē apjomīgākos tirdzniecības darījumus un ieguldījumus. Ļoti ciešas ir arī Eiropas Savienības un Kanādas attiecības (ES ir otrais lielākais tiešais ieguldītājs Kanādā).

2.5 Ciešāka sadarbība regulējuma jomā veicina ES un Ziemeļamerikas valstu plašās ekonomiskās attiecības. Transatlantiskā ekonomikas padome, ko izveidoja 2007. gadā, ir augsta līmeņa forums, kur ES un ASV apspriež stratēģiskus jautājumus ekonomikas jomā, lai nodrošinātu regulējuma labāku konverģenci un veicinātu tirdzniecību un ieguldījumus. Pašreiz notiek pirmās sarunas par iespēju noslēgt visaptverošu ES un Kanādas tirdzniecības nolīgumu.

2.6 Ņemot vērā sadarbību regulējuma un ekonomikas jomā, Eiropas Savienība ir uzsākusi divpusējas sarunas ar Kanādu un ASV par atvērtas gaisa telpas (OAA) izveidi. Komisijas uzdevumā pirms pašreizējās krīzes veiktais pētījums liecina, ka, Eiropas Savienībai un ASV izveidojot atvērtu gaisa telpu, pasažieru no Eiropas Savienības un ASV skaits pirmajos piecos gados palielinātos vairāk nekā par 25 miljoniem, patērētājiem rastos priekšrocības vairāk nekā 15 miljardu EUR apmērā, Eiropas Savienībā un ASV būtu 80 000 jaunu darba vietu. Tas būtu iespējams šādu iemeslu dēļ:

- tiktu atcelti jaudas ierobežojumi (kas paredzēti divpusējos nolīgumos par gaisa satiksmes pakalpojumiem),
- uzlabotos aviosabiedrību savstarpējā sadarbība, tām ciešāk apvienojoties,
- samazinātos aviosabiedrību noteiktās cenas, ņemot vērā aizvien lielāko konkurenci.

2.6.1 Izveidojot atvērtu gaisa telpu, palielināsies satiksme starp ES un ASV, un tas dažkārt var nelabvēlīgi ietekmēt vidi, ņemot vērā emisiju apjoma pieaugumu, papildu atkritumus un trokšņu palielināšanos. Šie un citi ar vidi saistīti jautājumi jau ir izskatīti pagātnē, taču ne īpaši veiksmīgi.

2.7 Izveidojot atvērtu gaisa telpu, abas puses tajā iegūst pilnīgu brīvību, tiek atcelti ierobežojumi attiecībā uz ārvalstu uzņēmumu ieguldījumiem un rodas iespēja nomāt gaisa kuģus ar apkalpi uz nediskriminējošiem un pārredzamiem noteikumiem. Atvērta gaisa telpa nozīmē vispārējas saistības nodrošināt regulējuma konvergenci un saskaņot gaisa transporta standartus drošības un vides jomā.

### 3. ES un ASV pirmā posma sarunas

3.1 Komisija uzsāka sarunas par jaunu ES un ASV nolīgumu gaisa satiksmes jomā, pamatojoties uz pilnvarām, ko Transporta padome piešķīra 2003. gada 5. jūnijā.

3.2 Komisija un Amerikas Savienotās Valstis 2007. gada 30. aprīlī parakstīja visaptverošu pirmā posma sarunu nolīgumu gaisa transporta jomā, kas ir spēkā no 2008. gada 30. marta. Minētais nolīgums aizstāja pastāvošos divpusējos nolīgumus, ko bija noslēgušas dalībvalstis.

3.3 Turpmāk ir izklāstīti ES un ASV nolīguma gaisa transporta jomā nozīmīgākie noteikumi.

#### 3.3.1 Piekļuve tirgum.

- Jēdziens "Kopienas pārvadātājs" dod iespēju ES avioliņijām veikt pārvadājumus uz ASV no ikvienas lidostas Eiropas Savienībā.
- Atcelti visi ierobežojumi starptautiskajos maršrutos starp ES un ASV.
- Atcelti visi cenu ierobežojumi visos maršrutos starp ES un ASV.
- Neierobežota kodu koplietošana ES, ASV un trešo valstu avioliņijās.
- ES avioliņijām paveras jaunas iespējas iznomāt gaisa kuģus ar apkalpi ASV uzņēmumiem izmantošanai starptautiskos maršrutos starp ASV un trešām valstīm.

#### 3.3.2 Sadarbība regulējuma jomā

- Drošība: Amerikas Savienotās Valstis ir piekritušas ES prasībai, ka tām ir jāņem vērā drošības pasākumi, ko jau piemēro Eiropas Savienībā.
- Drošums: izveidots konsultāciju mehānisms iespējamo drošuma problēmu risināšanai un atzīts, ka ar drošumu saistītie pienākumi jānosaka ES līmenī.
- Apvienotā komiteja: apvienotās komitejas izveide, paredzot tās atbildību tādu jautājumu risināšanā, kas saistīti ar nolīguma interpretāciju un īstenošanu, ieskaitot sociālos jautājumus.
- Konkurence: apņemšanās sekmēt saskanīgu pieeju regulējuma jomā.
- Valsts subsīdijas un atbalsts: atzīts, ka valsts subsīdijas var izkropļot konkurenci. Apvienotajai komitejai jāapkopo jautājumi, uz kuriem norādījušas abas puses.

— Vide: atzīts, ka ASV aviosabiedrībām maršrutos starp dalībvalstīm var uzlikt nodokli par aviācijas degvielu, ja abas attiecīgās dalībvalstis ir nolēmušas saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem atcelt pastāvošos noteikumus par atbrīvojumu no nodokļa.

#### 3.3.3 Īpašumtiesības un uzraudzība

- ASV avioliņijas: garantijas par ES valstu uzņēmēju īpašumtiesībām pieļaujamā apjomā, tostarp iespēja pārsniegt kopējā kapitāla 50 % sliekšni; garantijas, ka taisnīgi un rūpīgi tiks apsvērti darījumi, kas saistīti ar ES uzņēmēju ieguldījumiem ASV avioliņijās.
- ES avioliņijas: tiesības ierobežot ASV uzņēmēju ieguldījumus ES avioliņijās līdz līmenim, kas atbilst 25 procentiem balsstiesīgā pamatkapitāla. ASV atzīst visas Eiropas Savienības aviosabiedrības, kas ir ES vai Eiropas kopējās gaisa telpas (ECAA) valstu uzņēmēju īpašumā vai uzraudzībā.
- Trešo valstu avioliņijas: ASV vienpusēji atzīst ES īpašumtiesības uz ikvienu Eiropas ekonomikas zonas (EEA), ECAA un 18 Āfrikas valstu aviosabiedrību un/vai tās tiesības veikt to uzraudzību.

#### 3.3.4 Citi jautājumi

- Lidlauka pakalpojumi: tradicionālie noteikumi, kas nodrošina piekļuvi lidlauka pakalpojumiem.
- Uzņēmējdarbība: noteikumi, piemēram, par tiesībām izveidot birojus, nodarbināt personālu un tirdzniecības aģentus otras puses teritorijā.
- Datorizētās rezervēšanas sistēmas: ASV ir atzinusi noteikumus, kas Eiropas uzņēmumiem, kuri nodrošina minētos pakalpojumus, dod tiesības veikt uzņēmējdarbību tās teritorijā. Savienotajām Valstīm šajā jomā tomēr jāuzņemas saistības, ņemot vērā Vispārējo vienošanos par pakalpojumu tirdzniecību (GATS) un Pasaulē tirdzniecības organizācijas (PTO) noteikumus.

3.4 Pirmā posma sarunu nolīgums bija svarīgs solis ceļā uz atvērtu gaisa telpu. Ar nolīgumu tika noteikti svarīgi principi sadarbībai regulējuma jomā un izveidota apvienotā komiteja, lai pārraudzītu šīs sadarbības attīstību. Turklāt tika atcelti daži ierobežojumi, kas kavēja piekļuvi tirgum.

3.5 Lai arī pirmā posma sarunu nolīgums bija ļoti liels panākums, nav sasniegts tā galvenais mērķis, proti, atvērta gaisa telpa nav izveidota. Nolīguma noteikumi nenodrošina līdzvērtīgu piekļuvi tirgum, proti, ASV aviopārvadātājiem ir pilnībā garantētas pietās brīvības tiesības Eiropas Savienībā, savukārt ES aviopārvadātājiem ASV tirgū šādu tiesību nav (pietās brīvības tiesības ir aviopārvadātāja tiesības veikt pārvadājumus no savas valsts uz otras puses teritoriju un pēc tam uz trešām valstīm). Dažos gadījumos tirdzniecības prakse ir izdevīga ASV aviopārvadātājiem (piemēram, *Fly America* programma). Visbeidzot nolīgums ASV investoriem dod iespēju ES aviosabiedrībās iegūt vairāk balsstiesīgo akciju (49 %) nekā ES investori var iegūt ASV aviosabiedrībās (25 %).

3.6 Abas puses vienojās uzsākt otrā posma sarunas 60 dienas pēc pirmā nolīguma stāšanās spēkā.

#### 4. ES un Kanādas nolīgums gaisa transporta jomā

4.1 Pēc pirmā posma sarunu nolīguma noslēgšanas ar ASV, Padome 2007. gada oktobra sākumā pilnvaroja Komisiju uzsākt sarunas par ES un Kanādas nolīgumu gaisa transporta jomā. Pēc četrām sarunu kārtām un ņemot vērā 2008. gadā Kvebekā notikušā ES un Kanādas samita norādes, Komisija 2008. gada 30. novembrī sagatavoja ES un Kanādas nolīguma projektu. Transporta Padome 2009. gada 30. martā pauda politisku nostāju, atbalstot ES un Kanādas nolīguma parakstīšanu. ES un Kanādas samītā, kas notika Prāgā 2009. gada 6. maijā, tika panākta vienošanās par minētā nolīguma galīgo redakciju

4.2 Turpmāk ir izklāstīti nolīguma projekta nozīmīgākie noteikumi.

4.2.1 Sadarbība regulējuma jomā:

- "vienas pieturas" drošība un cieša sadarbība,
- īpaša uzmanība sadarbībai vides jautājumos – vienošanās, ka sadarbības šajā jomā ir ļoti svarīga, un abu pušu rīcības brīvība pasākumu īstenošanā,
- skaidra vienošanās par sociālo jautājumu nozīmi, sadarbība šajos jautājumos ar apvienotās komitejas starpniecību,
- apvienotās komitejas nozīme nolīguma īstenošanas pārraudzībā
- drošības standartu savstarpēja atzīšana un cieša sadarbība,
- tirdzniecības mehānisms, kas dod iespēju īstenot pasākumus diskriminējošas prakses vai netaisnīgas attieksmes gadījumā.

4.2.2 Satiksmes tiesības un ieguldījumi: nolīgums paredz četros posmos pakāpeniski atcelt satiksmes tiesību ierobežojumus un pakāpeniski atvērt ieguldījumu un kontroles sistēmu, proti,

- pirmajā posmā tiks atcelti visi pastāvošie ierobežojumi satiksmē starp ES un Kanādu,
- otrajā posmā Kanāda dos iespēju veikt ieguldījumus tās aviosabiedrībās līdz 49 %, un pēc tam Kanādas aviosabiedrības iegūs papildu satiksmes tiesības,
- trešajā posmā abas puses dos iespēju otras puses aviosabiedrībām izveidot uzņēmumus to teritorijā; aviosabiedrības iegūs tiesības veikt parvadījumus no savas valsts uz otras puses teritoriju un pēc tam uz trešām valstīm (piektās brīvības pilnas tiesības),
- ceturtais posms – īpašumtiesības un kontroles tiesības uz 100 procentiem otras puses aviosabiedrību kapitāla, kā arī kabotāžas tiesības.

4.3 ES un Kanādas nolīgums ir pirmais Eiropas Savienības nolīgums, kas nodrošina tirgus pilnīgu atvērtību no satiksmes tiesību un ieguldījumu viedokļa, kā arī vēl nebijušu regulējuma konvergenci un sadarbību starp attiecīgajām struktūrām.

4.4 EESK atzinīgi vērtē ES un Kanādas nolīgumu gaisa transporta jomā, jo tas ir pirmais nolīgums, kas pilnībā atbilst ES ārpolitikas jaunajiem virzieniem, kas minēti Padomes 2005. gada secinājumos.

4.5 EESK pilnībā atbalsta Komisijas centienus sasniegt līdzīgus rezultātus ES un ASV otrā posma sarunās.

#### 5. ES un ASV otrā posma sarunas

5.1 Saskaņā ar pirmā posma sarunu nolīguma 21. pantu sarunu otrajā posmā jārisina šādi vienai vai abām pusēm īpaši nozīmīgi jautājumi:

- satiksmes tiesību tālāka liberalizācija,
- papildu iespējas ārvalstu uzņēmumiem veikt ieguldījumus,
- pasākumu vides jomā ietekme un infrastruktūras ierobežojumi, kas kavē satiksmes tiesību īstenošanu,
- papildu iespējas piekļūt gaisa pārvadājumiem, ko finansē valdība, un
- gaisa kuģu nodrošināšana ar apkalpēm.

5.2 Kā liecina konsultācijas, ieinteresētās personas Eiropā pauž cerību, ka sarunu otrajā posmā tiks uzlabota regulējuma konverģence.

5.3 Iespējams, ka abas puses otrā posma sarunās varētu sasniegt labākus rezultātus jomās, kurās sadarbība tika uzsākta jau pirmā posma sarunās, piemēram,

- sadarbība drošības jautājumos: nepieciešami papildu centieni, lai abas puses savstarpēji atzītu drošības pasākumus, ko īsteno katra puse,
- drošums: abas puses ir vienojušās par ES un ASV nolīguma atsevišķu projektu, bet tas ir aizkavējies, ņemot vērā ASV bažas par ārzemēs esošajām remonta darbnīcām un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) nodevām un nodokļiem,
- vide: otrā posma sarunās abām pusēm jāapzina iespējas daudz ciešāk sadarboties vides jautājumos,
- konkurence: šajā jomā virzība uz priekšu ir ļoti svarīga, taču iespējams, ka to panākt būs sarežģīti, jo ES un ASV noteiktā kārtība atšķiras,
- apvienotā komiteja: ņemot vērā ar pirmā posma sarunu nolīgumu saistīto pieredzi, apvienotajai komitejai vajadzētu piešķirt plašākas pilnvaras īstenot pasākumus regulējuma jomā saistībā ar tādiem jautājumiem kā "uzņēmējdarbība" vai valsts subsīdijas un atbalsts.

## 6. Nodarbinātības jautājumi

6.1 Otrā posma sarunās sevišķa uzmanība jāvelta nodarbinātības jautājumiem. Īpaši vajadzētu pievērsties turpmākajam darbam saistībā ar daudzsoļošo iniciatīvu "ES un ASV aviācijas forums liberalizācijas un nodarbinātības jautājumos – pagātne, tagadne un nākotne", kas 2008. gada decembrī notika Vašingtonā, un tā rezultāti pēc iespējas būtu jāņem vērā šādās jomās: kopīgumi, individuālās tiesības līgumos, darba laiks, profesionālā izglītība, sociālās priekšrocības un arodbiedrību pārstāvība.

6.2 EESK rosina otrajā Forumā par nodarbinātības jautājumiem, kas notiks Briselē 2009. gada jūnijā, sniegt praktisku ieguldījumu, izstrādājot ieteikumus par nozīmīgiem sociāliem jautājumiem, kas saistīti ar atvērtas gaisa telpas tālāku īstenošanu. Jautājums par atbalstu darba ņēmējiem ir ļoti nozīmīgs, lai sekmīgi īstenotu otrā posma sarunu rezultātus.

6.3 Otrā posma sarunās jāizveido saikne ar Transatlantisko darba ņēmēju dialogu (TALD). EESK atzinumā par tematu "Transatlantiskās attiecības: kā palielināt pilsoniskās sabiedrības līdzdalību?"<sup>(1)</sup> īpaši atbalsta ideju atjaunot TALD kā ES un ASV institucionālā dialoga sastāvdaļu. Turklāt EESK ierosina Transatlantiskās ekonomikas padomes padomdevēju grupā iekļaut Transatlantiskā darba ņēmēju dialoga un Transatlantiskā vides dialoga (TAED) dalībniekus.

## 7. Laika grafika nozīme

7.1 Noslēdzot pirmā posma sarunu nolīgumu, abas puses sākotnēji vienojās, ka otrā posma sarunās jāievēro šāds laika grafiks:

- 1. POSMS (2008. gada maijs – 2009. gada marts). Sarunu uzsākšana,
- 2. POSMS (2009. gada marts – 2010. gada novembris). ASV administrācijas lēmums par tiesību iespējamo apturēšanu, kas piemērojams praksē,
- 3. POSMS (2010. gada novembris – 2012. gada marts). Lēmums par satiksmes tiesību iespējamo apturēšanu – tā iespējamā īstenošana 2012. gada martā.

7.2 Ja līdz 2010. gada novembrim nebūs ievērojami sasniegti, ES var nolemt apturēt noteiktas tiesības, kas piešķirtas ASV aviosabiedrībām. EESK vēlas atgādināt, ka laikam ir būtiska nozīme, un ES un ASV pilnvarotajiem pārstāvjiem pēc iespējas ātrāk (ņemot vērā praktiskās iespējas) būtu jāatsāk sarunas.

## 8. EESK prioritātes otrā posma sarunu nolīgumā

8.1 Otrā posma sarunu nolīgumā jāatrisina šādi atvērtas gaisa telpas izveidei būtiski jautājumi:

- jāatceļ ierobežojumi ES un ASV investoru īpašumtiesībām uz otras puses aviosabiedrībām, kā arī ierobežojumi to uzraudzības tiesībām. Pašreizējo ierobežojumu atcelšana pilnībā atbilstu ES un ASV 2007. gada aprīļa sammitā noslēgtā pamatnolīguma noteikumiem, kuros izteikts aicinājums abām pusēm novērst nevajadzīgus savstarpējus šķēršļus, kas kavē ieguldījumus,
- jāaizliedz visa veida diskriminējoša tirdzniecības prakse – tas īpaši attiecas uz *Fly America* programmu,
- jāparedz tiesības veikt uzņēmējdarbību, tādējādi nodrošinot pārrobežu apvienošanās un iegādes iespējas un iespējas uzsākt uzņēmējdarbību,
- jāvienojas par pēc iespējas ciešāku sadarbību un konvergenci regulējuma jomā,
- jārisina nodarbinātības jautājumi, kas saistīti ar pirmā posma sarunu nolīguma īstenošanu,
- jālikvidē nevajadzīgie šķēršļi, kas ASV noteikto pārmērīgo drošības pasākumu dēļ kavē ES iedzīvotāju pārvietošanos.

8.2 Ņemot vērā otrā posma sarunu nozīmi, tām jāpievērš pēc iespējas lielāka uzmanība, šo jautājumu iekļaujot Transatlantiskās ekonomikas padomes darba kārtībā. EESK aktīvi rosina Transatlantisko ekonomikas padomi atbalstīt otrā posma sarunas, tās nosakot par svarīgu politisku prioritāti un dodot iespēju konsultēties, izmantojot Transatlantisko darba ņēmēju dialogu (TALD) un citus dialogus, kas oficiāli ir saistīti ar TEC.

8.3 EESK iesaka Komisijai otrā posma sarunu sākumā veikt ietekmes uz vidi stratēģisku novērtējumu. Veicot stratēģisku ietekmes novērtējumu, lai apzinātu iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi, ES un ASV sarunās to varētu novērst vai pēc iespējas mazināt.

8.4 Pamatojoties uz ES un Kanādas nolīgumu gaisa satiksmes jomā, būtu jāizstrādā ES un ASV sarunu otrā posma nolīgums. Pārmaiņas ir iespējamā – tas ir ES un Kanādas sarunu galvenais secinājums.

8.5 Eiropas Savienības nolīguma ar Kanādu sekmīga īstenošana, kā arī ES un ASV sarunu otrā posma veiksmīga noslēgšana varētu pozitīvi ietekmēt ES un Latīņamerikas valstu nolīgumu gaisa transporta jomā turpmāko attīstību.

## 9. Iespējamā nolīguma starptautiskie aspekti

9.1 Ņemot vērā ES un ASV tirgus nozīmi, abu pušu nolīgums varētu ievadīt jaunu aviācijas laikmetu pēc Čikāgas konvencijas.

<sup>(1)</sup> OV C 228, 22.9.2009., 32. lpp.

9.2 Radot īpaši labvēlīgus nosacījumus regulējuma konverģencei un atvērtībai un dodot arī iespējas uzsākt uzņēmējdarbību, ES un ASV nolīgums varētu aizstāt 1944. gada Čikāgas konvenciju, ja tā noteikumus pārņems citas līdzīgi domājošas valstis, un iespējams, ka aizvien vairāk valstu vēlēties pārskatīt savu politiku, lai izmantotu šā nolīguma principu priekšrocības.

Briselē, 2009. gada 11. jūnijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja  
priekšsēdētājs  
Mario SEPI

---