EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2010.5.3.
COM(2010)209 végleges

2010/0113 (NLE)

Javaslat:

A Tanács és az Európai Unió tagállamai kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott határozat

egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról

INDOKOLÁS

1. A javaslat háttere

- **A javaslat okai és céljai**

A 2007. április 25-én és 30-án aláírt, egyrészről az Amerikai Egyesült Államok, másrészről az Európai Közösség és tagállamai közötti légiközlekedési megállapodás („a 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás”) 2008. március 30-án lépett ideiglenes alkalmazásba.

A 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás 21. cikke értelmében a Bizottság 2008 májusában megkezdte az Amerikai Egyesült Államokkal folytatott tárgyalások második fordulóját. A Tanács 2009 decemberében és 2010 márciusában áttekintette az elért eredményeket. A második fordulós tárgyalások nyolc köre után, 2010. március 25-én megegyezés jött létre a 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv tervezetéről.

A jegyzőkönyv célja:

- a légiközlekedési ágazatban a további külföldi beruházási lehetőségek megteremtésére irányuló folyamat elindítása,

- a piaci hozzáférés további megnyitása, beleértve az európai uniós légitársaságok további hozzáférését az USA kormánya által finanszírozott légi közlekedéshez, valamint

- a szabályozási együttműködés megerősítése a légiközlekedési politika valamennyi területén, különös tekintettel a légi közlekedés környezeti hatásaira.

- **Háttér-információk**

A 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás kiemelkedő változást jelentett a transzatlanti légiközlekedési kapcsolatok terén, új kereskedelmi szabadságok széles körének a légitársaságok számára való biztosításával és az Amerikai Egyesült Államokkal folytatott, számos kérdésre kiterjedő szabályozási együttműködés átfogó keretrendszerének létrehozásával. A 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás jelentős előnyökkel járt az európai légitársaságok, repülőterek és a légi közlekedés felhasználói számára.

Az EU azonban további beruházási és piaci hozzáférési lehetőségek megteremtésére törekedett. Ezért a 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás 21. cikke megállapította a tárgyalások második fordulójára vonatkozó, kiemelt érdeket képviselő elemek nem kimerítő listáját, beleértve a további beruházási és piaci hozzáférési lehetőségeket és a környezetvédelmi ügyeket is.

A 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás 21. cikkével összhangban 2008 májusában megkezdték a tárgyalások második fordulóját. A 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás 21. cikkének (3) bekezdése mindkét fél számára lehetővé teszi, hogy felfüggesszenek bizonyos jogokat, amennyiben 2010. november 30-ig nem születik második fordulós megállapodás.

A nyolc tárgyalási kör után, 2010. március 25-én megegyezés jött létre a 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv („a jegyzőkönyv”) tervezetéről.

- **Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen**

A jegyzőkönyv a 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodást módosítja.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

„Az Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról” című bizottsági közlemény[1] meghatározása alapján az Egyesült Államokkal folytatott második fordulós tárgyalások lezárása kiemelt jelentőséggel bírt az EU légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikájában.

A 2009. novemberi EU–USA csúcstalálkozó megerősítette az Unió azon politikai kötelezettségvállalását, hogy a kereskedelem, beruházás és a gazdasági tevékenységek előtti akadályok csökkentésére törekvő átfogó célkitűzés jegyében 2010-ben elérje a második fordulós megállapodás létrejöttét.

Erőteljes környezetvédelmi dimenziójának köszönhetően a jegyzőkönyv teljes mértékben összeegyeztethető az Uniónak azzal a célkitűzésével, amely a nemzetközi légi közlekedés által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás korlátozására irányul. A megállapodás szociális dimenziójára is különös figyelmet fordítanak.

2. Konzultáció az érdekeltekkel és hatásvizsgálat

- **Konzultáció az érdekeltekkel**

A konzultáció módja, a legfontosabb célterületek és a válaszadók köre

A tárgyalások során a Bizottság mindvégig konzultált az érdekeltekkel, különösen a légi fuvarozók, a repülőterek és a szakszervezetek képviselőiből álló konzultációs fórum rendszeres ülései révén.

A tagállamok a különbizottság és a szakértői ülések révén szorosan közreműködtek a tárgyalási folyamatban.

Az észrevételek és felhasználásuk rövid ismertetése

A tárgyalások során képviselt uniós álláspont kidolgozásakor az érdekeltek és az egyes tagállamok valamennyi észrevételét kellő mértékben figyelembe vették.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

- **Hatásvizsgálat**

[1] COM (2005) 79 végleges.

A jegyzőkönyv tovább növeli az Unió fogyasztói, légitársaságai, munkavállalói és közösségei számára biztosított előnyöket. Az EU és az Egyesült Államok közötti teljesen nyitott légiközlekedési terület gazdasági előnyeit Booz Allen Hamilton a Bizottság megbízásából készített tanulmányában évente több milliárd euróra becsüli[2].

A Bizottság (Kereskedelmi Főigazgatóság) felkérésére az Ecorys által készített tanulmány[3] becslése szerint a légi fuvarozás területén a szabályozó környezet nagyobb konvergenciája jelentősen csökkentheti az ágazat költségeit. E tanulmány következtése szerint a második fordulós tárgyalások lehetőséget nyújthatnak arra, hogy megváltoztassák a piaci szerkezetet az EU-ban és az USA-ban, növelve a légiközlekedési ágazat jövedelmezőségét**.**

A szociális dimenzióról szóló cikk felvétele biztosítja, hogy a további piacnyitás magas szintű munkaügyi előírásokkal fog együtt járni, és hogy a jegyzőkönyv által megteremtett új lehetőségek nem fogják aláásni a munkával kapcsolatos jogokat.

A jegyzőkönyv mindkét fél részéről határozott kötelezettségvállalást tartalmaz annak érdekében, hogy korlátozzák, illetve csökkentsék a nemzetközi légi közlekedés a környezetre gyakorolt hatását. A nemzetközi légi közlekedés által a környezetre gyakorolt hatás kezelése és az éghajlatváltozás hatásainak mérséklése ügyében folytatott fokozott együttműködés minimalizálja a jegyzőkönyv rendelkezéseiből fakadó esetleges kedvezőtlen környezeti hatásokat.

3. A javaslat jogi elemei

- **A javaslat összefoglalása**

A jegyzőkönyv a 2007. évi EU–USA légiközlekedési megállapodást a következő rendelkezésekkel módosítja:

- Jogi kötelezettség a másik fél által a légitársaságok alkalmassága és illetősége tekintetében hozott szabályozási döntések kölcsönös elismerésére (új 6a. cikk). Ez jelentősen csökkenteni fogja a légitársaságokra és a szabályozó hatóságokra rótt szabályozási terheket.

- Fokozott együttműködés a nemzetközi légi közlekedés a környezetre gyakorolt hatásának korlátozása érdekében (új 15. cikk). A nemzetközi légi közlekedés környezeti hatásainak kezelésére irányuló együttműködés magában foglalja a kutatás-fejlesztés, a légiközlekedési irányítási innováció és a nemzetközi fórumokon zajló koordináció területét. Ebben a tekintetben fontos elem az a közös munka, amely a légiközlekedésből származó kibocsátásra vonatkozó piaci alapú intézkedések közötti összhang biztosítására irányul. A környezetvédelmi kérdésekben folytatott együttműködés növelni fogja az azokon a repülőtereken érvényben lévő, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozásokra vonatkozó átláthatóságot is,

---

2 Booz Allen Hamilton (2007), The economic impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US [Az EU és az USA közötti nyitott légiközlekedési terület gazdasági hatásai], http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/final_report_us_bah.pdf

3 Ecorys (2009), Non-Tariff Measures in EU-US Trade and Investment – An Economic Analysis [Nem tarifális intézkedések az EU és USA közötti kereskedelmi és befektetési kapcsolatokban – gazdasági elemzés]. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/december/tradoc_145613.pdf

amelyeken a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek több mint évi 50 000 légi műveletet hajtanak végre.

- A szociális dimenzió és a magas szintű foglalkoztatási előírásokból származó előnyök fontosságának kifejezett elismerése, valamint fokozott együttműködés a megállapodás társadalmi hatásainak kérdésében (új 17.a cikk).

- A vegyes bizottság megerősített szerepe, mely lehetővé teszi számára, hogy kezelje az összeegyeztethetetlen szabályozási koncepciókat, elősegítse a döntéshozatal kölcsönös elismerését és az együttműködést számos további területen, beleértve a légiforgalmi irányítást, az utasok mozgásának megkönnyítését, a biztonságot és a más országokkal folytatott együttműködést (a 18. cikkben található új bekezdések).

- További beruházási és piaci hozzáférési lehetőségek megteremtésére irányuló folyamat (új 21. cikk). Mindkét fél kötelezettséget vállal a piaci hozzáférés előtti akadályok folyamatos felszámolására. A vegyes bizottság rendszeresen felül fogja vizsgálni az e tekintetben elért eredményeket. Mindkét fél létrehozza a vegyes bizottságon belüli együttműködési folyamatot a piaci hozzáférés előtti akadályok felszámolására irányuló közös cél elérése érdekében. A jogszabályozási változás után, mely erősítené a Bizottság szerepét az évi több mint 50 000 légi műveletet végző EU-repülőtereket érintő, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó eljárások ellenőrzésében, az európai légitársaságok az USA és harmadik országok viszonylatában további hetedik szabadságjoghoz jutnának, és az USA-ban az uniós befektetők tulajdonában lévő és irányítása alá tartozó harmadik országokbeli légitársaságok elé állított piaci hozzáférési akadályokat felszámolnák. Az Amerikai Egyesült Államokban végrehajtott, az amerikai légitársaságokban uniós többségi tulajdonlást és uniós ellenőrzést lehetővé tevő jogszabályi változás után az EU engedélyezni fogja az európai uniós légitársaságok esetében az amerikai többségi tulajdonlást és amerikai ellenőrzést. Amennyiben az EU eleget tett a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások ellenőrzésére vonatkozó követelményeknek, de az USA-ban nem történik előrelépés a befektetés liberalizációja terén, úgy az EU-nak jogában áll felfüggesztenie az amerikai légi fuvarozók működését, és fordítva.

- Az uniós légitársaságok további hozzáférése az amerikai kormány által a „Fly America” program keretében finanszírozott, jelenleg amerikai légitársaságokra korlátozódó légi közlekedéshez (új, 3. melléklet). Az uniós légitársaságoknak lehetőségük nyílik légi fuvarozás értékesítésére az amerikai kormány vállalkozói számára bármely útvonalon, az USA védelmi minisztériuma által finanszírozott fuvarozások kivételével.

A jegyzőkönyvhöz konzultációs feljegyzést csatolnak, mely további új elemeket tartalmaz a repülésbiztonság és a versenypolitika területén meglévő együttműködés, valamint a nemzetközi légi közlekedés környezeti hatásainak kezelésére irányuló közös erőfeszítések fokozása érdekében**.**

- **Jogalap**

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 207. cikkének (5) bekezdése a 218. cikk (2) és (5) bekezdésével összefüggésben.

- **A szubszidiaritás elve**

Mivel a javaslat nem tartozik az Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következők miatt nem tudják kielégítően megvalósítani:

A 2007-es EU–USA légiközlekedési megállapodás az EU és az Egyesült Államok közötti légi közlekedésre vonatkozóan összehangolt szabályozási keret hozott létre. Uniós szintű nemzetközi szerződés módosítása csak uniós szinten lehetséges. A jegyzőkönyv célkitűzéseit továbbá csak uniós szinten lehet elérni, mert azok számos, kizárólagosan uniós hatáskörbe tartozó területet érintenek.

A javaslat célkitűzései a következők miatt valósíthatók meg jobban közösségi fellépéssel:

Uniós szintű nemzetközi szerződés módosítása csak uniós szinten lehetséges. A jegyzőkönyv célkitűzéseit továbbá csak uniós szinten lehet elérni, mert azok számos, kizárólagosan uniós hatáskörbe tartozó területet érintenek.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat megfelel az arányosság elvének a következők miatt:

A jegyzőkönyv csökkenteni fogja a légitársaságokat érintő szabályozási terheket és költségeket, és nem fog új kötelezettségeket róni az ágazatra.

A tagállamok továbbra is ellátják a nemzetközi légi közlekedés keretében hagyományosan általuk végzett igazgatási feladatokat, azonban egységesen alkalmazott közös szabályok szerint.

A tagállamok igazgatási feladataikat továbbra is az európai uniós repülőtereket érintő, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások figyelembe vételével fogják végrehajtani. Az EU és tagállamai nem vállalnak olyan, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozásokra vonatkozó kötelezettségeket, amelyek túllépnék a zajkibocsátási irányelvben (2002/30/EK) meghatározott követelményeket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Javasolt aktus: nemzetközi megállapodás

Más jogi aktus nem felelne meg a következők miatt:

Nemzetközi megállapodás módosítása csak nemzetközi megállapodás keretében hajtható végre.

4. Költségvetési vonzatok

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai**.**

2010/0113 (NLE)

Javaslat:

A Tanács és az Európai Unió tagállamai kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott határozat

egyrészről az Amerikai Egyesült Államok, másrészről az Európai Közösség és tagállamai közötti légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA ÉS A TAGÁLLAMOKNAK A TANÁCS KERETÉBEN ÜLÉSEZŐ KORMÁNYKÉPVISELŐI

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 207. cikke (5) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (2) és (5) bekezdésével,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

mivel

(1) A 2007. április 25-én és 30-án aláírt, egyrészről az Amerikai Egyesült Államok, másrészről az Európai Közösség és tagállamai közötti légiközlekedési megállapodás (a „légiközlekedési megállapodás”) tartalmazta azt a mindkét félre vonatkozó kötelezettséget, hogy második fordulós tárgyalásokat kezdjenek.

(2) A Bizottság az Európai Unió és tagállamai nevében tárgyalásokat folytatott a légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyvről (a továbbiakban: a „jegyzőkönyv”), az említett megállapodás 21. cikkével összhangban.

(3) A jegyzőkönyvet 2010. március 25-én parafálták.

(4) A jegyzőkönyv teljes mértékben összhangban van az európai uniós jogszabályokkal, különös tekintettel az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerére.

(5) A Bizottság által folytatott tárgyalások eredményeként létrejött jegyzőkönyvet – egy későbbi időpontban történő lehetséges elfogadására is figyelemmel – az Uniónak és a tagállamoknak indokolt aláírniuk és ideiglenesen alkalmazniuk.

(6) A jegyzőkönyv ideiglenes alkalmazásának esetleges megszűnésére és a jegyzőkönyvvel módosított légiközlekedési megállapodás 21. cikkének (5) bekezdése alapján hozott intézkedésekre vonatkozó határozat meghozatala tekintetében eljárási szabályokat szükséges megállapítani. Megfelelő eljárási szabályokat szükséges továbbá megállapítani a légitársaságok alkalmassága és illetősége tekintetében hozott szabályozási döntéseinek kölcsönös elismerésének felfüggesztése és a megállapodás bizonyos – köztük a környezetvédelemre vonatkozó – előírásainak végrehajtása tekintetében.

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

1. cikk (Aláírás és ideiglenes alkalmazás)

1. Az egyrészről az Amerikai Egyesült Államok, másrészről az Európai Közösség és tagállamai közötti légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv (a továbbiakban: „a jegyzőkönyv”) aláírása az Európai Unió nevében jóváhagyásra kerül, figyelemmel a jegyzőkönyv elfogadásáról szóló tanácsi határozatra. A jegyzőkönyv szövegét csatolták ehhez a határozathoz.

2. A Tanács elnöke felhatalmazást kap, hogy kijelölje a jegyzőkönyvnek az Unió nevében történő aláírására jogosult személy(eke)t, figyelemmel annak elfogadására.

3. A jegyzőkönyvet hatálybalépéséig az Unió és a tagállamok – amilyen mértékben a nemzeti jog rendelkezései lehetővé teszik – ideiglenesen alkalmazzák a jegyzőkönyv aláírásának időpontjától.

4. A jegyzőkönyv ideiglenes alkalmazásának megszűnéséről és a megállapodás 9. cikkének (2) bekezdése értelmében az Amerikai Egyesült Államoknak erről adandó értesítésről szóló határozatot, valamint az ilyen értesítés visszavonásáról szóló határozatot a Szerződés vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően a Tanácsnak kell egyhangúlag elfogadnia az Unió és a tagállamok nevében.

2. cikk (A kölcsönös elismerés felfüggesztése)

A légitársaságok alkalmassága és illetősége tekintetében hozott szabályozási döntések kölcsönös elismerésének felfüggesztéséről és az Egyesült Államok erről a jegyzőkönyvvel módosított légiközlekedési megállapodás 6a. cikkének (2) bekezdésével összhangban történő tájékoztatásáról szóló határozatot a Szerződés vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően a Tanács egyhangúlag fogadja el az Unió és a tagállamok nevében.

3. cikk (Vegyes bizottság)

1. A jegyzőkönyvvel módosított légiközlekedési megállapodás 18. cikke értelmében létrehozott vegyes bizottságban az Uniót és a tagállamokat a Bizottság és a tagállamok képviselői képviselik.

2. A joghatással bíró határozat elfogadását nem igénylő és az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozó kérdések tekintetében a vegyes bizottságban az Európai Unió és tagállamai által képviselendő álláspontot a Bizottság állapítja meg, és erről előzetesen értesítik a Tanácsot és a tagállamokat.

3. Az európai uniós hatáskörbe tartozó ügyekre vonatkozó egyéb vegyes bizottsági határozatok tekintetében az Európai Unió és tagállamai által képviselendő álláspontot – a Bizottság javaslata alapján – minősített többséggel a Tanács fogadja el, kivéve ha

az Európai Unió működéséről szóló szerződés az alkalmazandó szavazási eljárásokra vonatkozóan eltérően rendelkezik.

4. A tagállami hatáskörbe tartozó ügyekre vonatkozó egyéb vegyes bizottsági határozatok tekintetében az Unió és tagállamai által képviselendő álláspontot – a Bizottság vagy a tagállamok javaslata alapján – egyhangú szavazással a Tanács fogadja el, kivéve ha egy tagállam az említett álláspont elfogadását követő egy hónapon belül arról értesíti a Tanács Főtitkárságát, hogy a vegyes bizottsági határozatot csak saját jogalkotási szerveinek egyetértésével hagyhatja jóvá, különösen parlamenti vizsgálati fenntartás esetén.

5. Az Unió és a tagállamok álláspontját a vegyes bizottságban a Bizottság képviseli a kizárólag a tagállamok hatáskörébe tartozó területek kivételével, amely esetben az álláspontot a Tanács elnöksége vagy – amennyiben a Tanács úgy határoz – a Bizottság képviseli.

4. cikk (A megállapodás 21. cikkével összhangban hozott határozatok)

A másik fél légitársaságai által újabb légi járatok működtetésének vagy új piacokra való beléptetésének – a légiközlekedési megállapodás értelmében történő – elutasításáról és az Egyesült Államoknak – a jegyzőkönyvvel módosított légiközlekedési megállapodás 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban – erről történő értesítéséről szóló határozatot a Szerződés vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően a Tanács egyhangúlag fogadja el az Unió és a tagállamok nevében.

5. cikk (A Bizottság tájékoztatása)

A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot a jegyzőkönyv által módosított légiközlekedési megállapodás 15. cikke (Környezetvédelem) alapján általuk benyújtott vagy kézhez kapott kérelmekről vagy értesítésekről.

Kelt Brüsszelben, […]-án/-én.

a Tanács részéről
az elnök
[…]