EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 3.5.2010
COM(2010)209 galīgā redakcija

2010/0113 (NLE)

Priekšlikums

Padomes un Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvju lēmums Padomes sanāksmē

par to, lai parakstītu un provizoriski piemērotu Protokolu, ar ko izdara grozījumus Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīgumā

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. Priekšlikuma konteksts

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīguma, kas parakstīts 2007. gada 25. un 30. aprīlī ("2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīgums"), provizorisku piemērošanu uzsāka 2008. gada 30. martā.

Saskaņā ar 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīguma 21. pantu Komisija 2008. gada maijā uzsāka otro sarunu posmu ar Amerikas Savienotajām Valstīm. Padome 2009. gada decembrī un 2010. gada martā pārskatīja sarunās gūtos panākumus. Pēc otrā sarunu posma astoņām kārtām 2010. gada 25. martā tika panākta vienošanās par Protokola projektu, ar ko izdara grozījumus 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīgumā.

Protokola mērķi ir:

- uzsākt procesu, kura gaitā tiktu rastas papildu iespējas ārvalstu investīcijām gaisa satiksmes nozarē,

- paplašināt piekļuvi tirgum, tostarp ASV valdības finansējumu gaisa transporta nozarei darīt plašāk pieejamu ES aviosabiedrībām,

- pastiprināt regulatīvo sadarbību visās aviācijas politikas jomās, īpašu uzmanību pievēršot aviācijas ietekmei uz vidi.

- **Vispārīgais konteksts**

2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīgums ieviesa būtiskas pārmaiņas transatlantiskajās aviācijas attiecībās, paredzot plašas jaunas komerciālas brīvības aviosabiedrībām un visaptverošu sistēmu regulatīvai sadarbībai ar ASV dažādos jautājumos. 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīgums izveidoja būtiskas priekšrocības aviosabiedrībām, lidostām un gaisa transporta lietotājiem Eiropā.

Tomēr ES centās veikt papildu investīcijas un gūt priekšrocības no labākas piekļuves tirgum. Tāpēc 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīguma 21. pantā tika noteikts papildināms saraksts ar "prioritāriem punktiem" sarunu otrajam posmam, iekļaujot papildu investīciju iespējas un piekļuves iespējas tirgum, kā arī vides jautājumus.

Saskaņā ar 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīguma 21. panta 1. punktu sarunu otrais posms tika uzsākts 2008. gada maijā. 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīguma 21. panta 3. punktā paredzēts, ka, ja līdz 2010. gada 30. novembrim otrajā sarunu posmā netiek panākta vienošanās, katra Puse patur tiesības pēc tam apturēt šajā nolīgumā precizētās tiesības.

Pēc sarunu posma astoņām kārtām 2010. gada 25. martā tika panākta vienošanās par protokola projektu ("Protokols"), ar ko izdara grozījumus 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīgumā.

- **Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā**

Ar protokolu izdara grozījumus 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīgumā.

- **Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem**

ES aviācijas ārpolitikas prioritāte ir bijusi otrā posma sarunu noslēgšana ar ASV, kā norādīts Komisijas paziņojumā "Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu"[1].

ES un ASV sammitā 2009. gada 3. novembrī tika apstiprināta Savienības politiskā apņemšanās 2010. gadā panākt vienošanos otrajā sarunu posmā saistībā ar kopējo mērķi: mazināt šķēršļus tirdzniecībai, investīcijām un saimnieciskajai darbībai.

Saistībā ar izteikto vides aspektu Protokols pilnībā atbilst Savienības mērķim ierobežot starptautiskās aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām. Īpaša uzmanība ir veltīta arī nolīguma sociālajam aspektam.

2. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām un ietekmes novērtējums

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums

Sarunu procesā Komisija apspriedās ar ieinteresētajām aprindām, jo īpaši izmantojot Konsultatīvā foruma regulārās sanāksmes, kurās piedalījās gaisa pārvadātāju, lidostu un arodbiedrību pārstāvji.

Ar Īpašas komitejas un ekspertu sanāksmju starpniecību dalībvalstis tika cieši iesaistītas sarunu procesā.

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Visi ieinteresēto aprindu un atsevišķu dalībvalstu apsvērumi tika pienācīgi ņemti vērā, gatavojot Savienības nostāju sarunās.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Neatkarīgu ekspertu atzinums nebija vajadzīgs.

- **Ietekmes novērtējums**

Ar Protokolu tiek paplašinātas patērētāju, aviosabiedrību, darbaspēka un sabiedrības priekšrocības Savienībā. *Booz Allen Hamilton* pētījumā, ko veica pēc Komisijas pasūtījuma, ir aplēsts, ka ekonomiskie ieguvumi no pilnībā atvērtas aviācijas gaisa telpas starp ES un ASV ir vairāki miljardi euro gadā[2].

---

1 COM(2005) 79, galīgā redakcija.

2 *Booz Allen Hamilton* (2007), *The economic impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US,* http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/final_report_us_bah.pdf

Pētījumā, ko veica *Ecorys* pēc Komisijas pasūtījuma (DG TRADE)[3], ir aplēsts, ka turpmāka regulatīvā konverģence gaisa transporta nozarē varētu būtiski samazināt nozares izmaksas. Minētajā pētījumā secināts, ka otrajā sarunu posmā ir iespējams mainīt tirgus struktūru ES un ASV, palielinot rentabilitāti gaisa satiksmes nozarē.

Iekļaujot pantu par sociālo aspektu, tiek nodrošināts, ka turpmāka tirgus atvēršana nozīmēs arī labākus darba apstākļus un ka Protokolā paredzētās jaunās iespējas neapraud nodarbināto tiesības.

Protokolā iekļauta abu Pušu stingra apņemšanās ierobežot vai samazināt starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi. Ciešāk sadarbojoties, lai risinātu starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi un mazinātu klimata pārmaiņu ietekmi, līdz minimumam tiks novērsta jebkāda iespējama Protokola negatīvā ietekme uz vidi.

3. Priekšlikuma juridiskie aspekti

- **Ierosināto pasākumu kopsavilkums**

Ar Protokolu izdara grozījumus 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīgumā, paredzot šādus noteikumus.

- Juridiskas saistības savstarpēji atzīt otras Puses normatīvos konstatējumus par aviosabiedrību piemērotību un pilsonību (jaunais 6.a pants). Tas būtiski samazinās regulatīvo slogu aviosabiedrībām un regulatīvajām iestādēm.

- Ciešāka sadarbība, lai ierobežotu starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi (jaunais 15. pants). Lai risinātu starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi, sadarbības jomā ietilpst pētniecība un izstrāde, gaisa satiksmes pārvaldības inovācija, koordinēšana starptautiskos forumos. Lai nodrošinātu konsekvenci starp attiecīgiem uz tirgu balstītiem pasākumiem attiecībā uz emisijām aviācijā, kopīgam darbam ir svarīga nozīme. Sadarbība vides jomā palielinās arī pārredzamību attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumu, kuri saistīti ar troksni, ieviešanu lidostās, kurās notiek vairāk nekā 50 000 civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu pārvietošanās darbību gadā.

- Skaidra sociālā aspekta nozīmes atzīšana un priekšrocības, ko rada labāki darba apstākļi, kā arī ciešāka sadarbība par nolīguma ietekmi sociālajā jomā (jaunais 17.a pants).

- Pastiprināta apvienotās komitejas loma, lai tā spētu rīkoties nesaskaņotu regulatīvu pieeju gadījumā, atļautu lēmumu savstarpēju atzīšanu un veicinātu sadarbību daudzās citās jomās, ieskaitot gaisa satiksmes pārvaldību, atvieglošanu, drošumu un sadarbību ar citām valstīm (jauni punkti 18. pantā).

- Process, lai paplašinātu piekļuvi tirgum un rastu iespējas papildu investīcijām (jauns 21. pants). Abas Puses apņemas turpināt novērst šķēršļus tirgus pieejamībai. Apvienotā komiteja regulāri pārskatīs sasniegto šajā jomā. Abas Puses izveido sadarbības procesu Apvienotajā komitejā, lai sasniegtu kopējo mērķi – novērst šķēršļus tirgus pieejamībai.

---

[3] *Ecorys (2009), Non-Tariff Measures in EU-US Trade and Investment – An Economic Analysis.* http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/december/tradoc_145613.pdf

Ja tiesību aktos tiks izdarīti grozījumi, paredzot Komisijai stingrāku lomu procedūru uzraudzībai saistībā ar ekspluatācijas ierobežojumu, kuri saistīti ar troksni, ieviešanu lidostās, kurās notiek vairāk nekā 50 000 lidmašīnu pārvietošanās darbību gadā, ES aviosabiedrības iegūs priekšrocības no papildu septītās brīvības tiesībām starp ASV un trešām valstīm, un tiks novērsti šķēršļi ASV tirgus pieejamībai trešo valstu aviosabiedrībām, kuras ir ES investoru īpašumā un kontrolē. Ja ASV savos tiesību aktos veiks grozījumus, kas atļauj ES iegūt akciju kontrolpaketes un īstenot faktisko kontroli ASV aviosabiedrībās, arī ES atļaus ASV iegūt akciju kontrolpaketes un īstenot faktisko kontroli ES aviosabiedrībās. Ja ES ir izpildījusi prasības par tādu ekspluatācijas ierobežojumu uzraudzību, kuri saistīti ar troksni, bet ASV nav izpildījusi saistības par investīciju liberalizāciju, ES ir tiesības iesaldēt ASV gaisa pārvadātāju darbību un otrādi.

- Veicināt ES aviosabiedrību piekļuvi gaisa pārvadājumiem, ko finansē ASV valdība (jauns 3. pielikums) un kas pašreiz ir pieejams tikai ASV aviosabiedrībām ("Fly America"). ES aviosabiedrības varēs pārdot gaisa transporta pakalpojumus ASV valdības līgumslēdzējiem jebkurā maršrutā, izņemot tos pakalpojumus, ko finansē ASV Aizsardzības departaments.

Protokolam ir pievienots apspriešanās memorands, kurā iekļauti jauni papildu elementi, lai turpmāk veicinātu esošo sadarbību aviācijas drošības un konkurences politikas jomā un kopējos centienus risināt starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi.

- **Juridiskais pamats**

Līguma par Eiropas Savienības darbību 207. panta 5. punkts saistībā ar 218. panta 2. un 5. punktu.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Savienības ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt priekšlikuma mērķus šādu iemeslu dēļ.

Ar 2007. gada ES un ASV gaisa satiksmes nolīgumu tika izveidots saskaņots tiesiskais regulējums gaisa transporta jomā starp Savienību un ASV. Grozījumu starptautiskā nolīgumā Savienības līmenī var izdarīt tikai Savienības līmenī. Turklāt Protokola mērķus var īstenot tikai Savienības līmenī, jo tie aptver vairākas jomas, kas ir ekskluzīvā Savienības kompetencē.

Priekšlikuma mērķi būs labāk sasniedzami ar Savienības rīcību šādu iemeslu dēļ.

Grozījumu starptautiskā nolīgumā Savienības līmenī var izdarīt tikai Savienības līmenī. Turklāt Protokola mērķus var īstenot tikai Savienības līmenī, jo tie aptver vairākas jomas, kas ir ekskluzīvā Savienības kompetencē.

Tādējādi priekšlikums ir saskaņā ar subsidiaritātes principu.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Ar Protokolu tiks samazināts aviosabiedrību regulatīvais slogs un izmaksas. Tas neradīs jaunas saistības nozarei.

Dalībvalstis joprojām veiks tradicionālos ar starptautisko gaisa satiksmi saistītos administratīvos uzdevumus, taču vienādi piemērojot kopīgus noteikumus.

Dalībvalstis turpinās veikt administratīvos uzdevumus attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumiem, kuri saistīti ar troksni, ES lidostās. ES un dalībvalstīm nav jāpilda tādas saistības attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumiem, kuri saistīti ar troksni, kuras pārsniedz Trokšņa direktīvas prasības (2002/30/EK).

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātais juridiskais instruments: starptautisks nolīgums.

Citi instrumenti nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ.

Starptautiskā nolīgumā var izdarīt grozījumus tikai ar starptautisku nolīgumu.

4. Ietekme uz budžetu

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

2010/0113 (NLE)

Priekšlikums

Padomes un Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvju lēmums Padomes sanāksmē

par to, lai parakstītu un provizoriski piemērotu Protokolu, ar ko izdara grozījumus Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīgumā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME UN DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJI PADOMES SANĀKSMĒ,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 207. panta 5. punktu saistībā ar tā 218. panta 2. un 5. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīgumā, kas parakstīts 2007. gada 25. un 30. aprīlī ("Gaisa satiksmes nolīgums"), tika iekļauts pienākums abām Pusēm uzsākt otrā posma sarunas.

(2) Savienības un dalībvalstu vārdā Komisija ir veikusi sarunas par Protokolu, ar ko izdara grozījumus Gaisa satiksmes nolīgumā (turpmāk "Protokols") saskaņā ar minētā nolīguma 21. pantu.

(3) Protokolu parafēja 2010. gada 25. martā.

(4) Protokols pilnībā atbilst ES tiesību aktiem, konkrēti, ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmai.

(5) Protokols, par kuru Komisija risināja sarunas, Savienībai un dalībvalstīm jāparaksta un jāpiemēro provizoriski, ņemot vērā tā iespējamo noslēgšanu nākotnē.

(6) Ir jānosaka procedūras pasākumi, lai vajadzības gadījumā nolemtu, kā pārtraukt Protokola pagaidu piemērošanu un veikt pasākumus saskaņā ar 21. panta 5. punktu Gaisa satiksmes nolīgumā, kurā izdarīti grozījumi ar Protokolu. Ir jānosaka procedūras pasākumi, lai apturētu normatīvo konstatējumu savstarpēju atzīšanu attiecībā uz aviosabiedrību piemērotību un valstspiederību un īstenotu konkrētus nolīguma noteikumus, ieskaitot noteikumus par vidi,

IR NOLĒMUŠI ŠĀDI.

1. pants (Parakstīšana un provizoriska piemērošana)

1. Ar šo Savienības vārdā apstiprina Protokola, ar ko izdara grozījumus Gaisa satiksmes nolīgumā starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Amerikas Savienotajām Valstīm, no otras puses, (turpmāk "Protokols") parakstīšanu, ņemot vērā Padomes lēmumu attiecībā uz Protokola noslēgšanu. Protokola teksts ir pievienots šim lēmumam.

2. Ar šo Padomes priekšsēdētājs tiek pilnvarots norīkot personu vai personas, kas tiesīgas Savienības vārdā parakstīt Protokolu, ņemot vērā tā noslēgšanu.

3. Līdz Protokola spēkā stāšanās brīdim Savienība un dalībvalstis to piemēro provizoriski no tā parakstīšanas dienas līdz atļautajam periodam saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem.

4. Lēmumu pārtraukt protokola provizorisku piemērošanu un paziņot par to Amerikas Savienotajām Valstīm atbilstīgi Protokola 9. panta 2. punktam un lēmumu atsaukt šo paziņojumu pieņem Padome Savienības un dalībvalstu vārdā, lemjot vienprātīgi, saskaņā ar attiecīgiem Līguma noteikumiem.

2. pants (Savstarpējas atzīšanas apturēšana)

Lēmumu apturēt normatīvo konstatējumu savstarpēju atzīšanu attiecībā uz aviosabiedrību piemērotību un valstspiederību un paziņot par to Amerikas Savienotajām Valstīm atbilstīgi 6.a panta 2. punktam Gaisa satiksmes nolīgumā, kurā grozījumi izdarīti ar Protokolu, pieņem Padome Savienības un dalībvalstu vārdā, lemjot vienprātīgi, saskaņā ar attiecīgiem Līguma noteikumiem.

3. pants (Apvienotā komiteja)

1. Apvienotajā komitejā, kas ir izveidota atbilstīgi 18. pantam Gaisa satiksmes nolīgumā, kurā izdarīti grozījumi ar Protokolu, Savienību un dalībvalstis pārstāv Komisijas un dalībvalstu pārstāvji.

2. Savienības un tās dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā attiecībā uz jautājumiem, kas ietilpst Savienības ekskluzīvā kompetencē un kam nav vajadzīga juridiski saistošu lēmumu pieņemšana, nosaka Komisija un par to savlaicīgi paziņo Padomei un dalībvalstīm.

3. Attiecībā uz Apvienotās komitejas lēmumiem par jautājumiem, kas ietilpst Savienības kompetencē, Savienības un dalībvalstu nostāju ar kvalificētu balsu vairākumu pēc Komisijas priekšlikuma pieņem Padome, ja vien piemērojamā, Līgumā par ES darbību noteiktā balsošanas procedūra neparedz citādi.

4. Attiecībā uz Apvienotās komitejas lēmumiem par jautājumiem, kas ietilpst dalībvalstu kompetencē, Savienības un dalībvalstu nostāju pieņem Padome vienprātīgi pēc Komisijas vai dalībvalstu priekšlikuma, ja vien dalībvalsts viena mēneša laikā pēc minētās nostājas pieņemšanas nebūs informējusi Padomes Ģenerālsekretariātu, ka tā Apvienotās komitejas pieņemtajam lēmumam var piekrist tikai ar tās likumdevēju iestāžu apstiprinājumu, proti, saistībā ar parlamentārās izpētes atrunu.

5. Savienības un dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā pauž Komisija, izņemot dalībvalstu ekskluzīvās kompetences jomas, kurās nostāju pauž Padomes prezidentūra vai, ja Padome tā nolemj, Komisija.

4. pants (Lēmumi saskaņā ar nolīguma 21. pantu)

Lēmumu neatļaut otras Puses aviosabiedrībām veikt papildu lidojumus vai iekļūt jaunos tirgos saskaņā ar Gaisa satiksmes nolīgumu un paziņot par to Amerikas Savienotajām Valstīm atbilstīgi 21. panta 5. punktam Gaisa satiksmes nolīgumā, kurā izdarīti grozījumi ar Protokolu, pieņem Padome Savienības un dalībvalstu vārdā, lemjot vienprātīgi, saskaņā ar attiecīgiem Līguma noteikumiem.

5. pants (Komisijas informēšana)

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par visiem pieprasījumiem vai paziņojumiem, ko tās ir nosūtījušas vai saņēmušas atbilstīgi 15. pantam (Vide) Gaisa satiksmes nolīgumā, kurā grozījumi izdarīti Protokolu.

Briselē, [...]

Padomes vārdā —
[...]
priekšsēdētājs