

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG

454. PLENÁRIS ÜLÉS, 2009. JÚNIUS 10–11.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Transzatlanti kapcsolatok az EU és az észak-amerikai országok között a légiközlekedési ágazatban – a szabályozás valódi közelítése (feltáró vélemény)

(2009/C 306/01)

2008. december 15-én az Európai Unió cseh elnöksége az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján írásban felkérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy készítsen feltáró véleményt a következő tárgyban:

„Transzatlanti kapcsolatok az EU és az észak-amerikai országok között a légiközlekedési ágazatban – a szabályozás valódi közelítése.”

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. május 20-án elfogadta véleményét. (Előadó: Jacek KRAWCZYK.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. június 10–11-én tartott, 454. plenáris ülésén (a 2009. június 11-i ülésnapon) 143 szavazattal 3 ellenében, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 A földrészek között bonyolított légiutast-forgalom vonatkozásában az EU és Észak-Amerika közötti viszonylat messze a legjelentősebb. A szállított utasok száma 2007-ben meghaladta a 60 milliót, a szállított áru mennyisége pedig a 3,1 millió tonnát, vagyis a világrészek közötti légi forgalom terén messze ez a legjelentősebb útvonal.

1.2 Az EU és Kanada, valamint az EU és az Amerikai Egyesült Államok között tárgyalások kezdődtek a nyitott légiközlekedési területek (OAA) létrehozásáról. A nyitott légiközlekedési terület fogalma a teljes légi szabadságot mindkét félre kiterjeszti.

1.3 Az Európai Bizottság 2007. április 30-án írta alá az Amerikai Egyesült Államokkal kötött átfogó légiközlekedési megállapodás első szakaszának szövegét (az első szakaszban létrejött megállapodást).

1.3.1 Az első szakaszban létrejött megállapodás óriási siker volt ugyan, mégsem sikerült megvalósítania az első számú célkitűzést: a nyitott légiközlekedési terület létrehozását.

1.4 2009. március 30-án a Közlekedési Tanács politikai állásfoglalást fogadott el az EU–Kanada megállapodás aláírásának jóváhagyásáról. 2009. május 6-án a prágai EU–Kanada csúcstalálkozón jóváhagyták a megállapodás végleges szövegét.

1.4.1 Az EU és Kanada közötti megállapodás az EU első olyan megállapodása, amelynek sikerült megvalósítania a piacok teljes körű megnyitását a forgalmi jogok és a befektetések terén, és ezzel egyidejűleg mindeddig páratlan szintre sikerült jutnia a szabályozás közelítésében és a hatóságok közötti együttműködésben.

1.4.2 Az EGSZB örömmel fogadja az EU és Kanada közötti légiközlekedési megállapodást mint az első olyan megállapodást, amely teljes mértékben az uniós külpolitika új, a Tanács 2005-ös következtetéseinek megfelelő irányát követi.

1.4.3 Az EGSZB határozottan támogatja az Európai Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy hasonló eredményeket érjen el az EU és az Egyesült Államok közötti tárgyalások második szakaszában.

1.5 Az EU és az USA közötti tárgyalások 2008-ban megkezdődött második szakaszának – az első szakaszban létrejött megállapodás 21. cikkének megfelelően – a következő, valamelyik vagy mindkét fél számára kiemelt érdeket képviselő elemekre kell kitérnie: a forgalmi jogok további liberalizálása,

további külföldi beruházási lehetőségek, a környezetvédelmi intézkedések és az infrastrukturális korlátok hatása a forgalmi jogok gyakorlására, további hozzáférés a kormányok által finanszírozott légi közlekedéshez, valamint a légi járművek személyzettel való ellátása. Az európai érdekelt felek a szabályozás közelítésének javítását várják a tárgyalások második szakaszától.

1.5.1 Az EGSZB fel szeretné hívni a figyelmet arra, hogy az idő kérdése fontos, ezért az EU és az USA felhatalmazott képviselőinek újra kellene kezdeniük a tárgyalásokat, amilyen hamar csak gyakorlatilag lehetséges. Amennyiben 2010 novemberéig nem sikerül számottevő haladást elérni, az EU dönthet úgy, hogy felfüggeszt bizonyos, az amerikai légitársaságoknak eddig biztosított jogokat.

1.5.2 A munkaügyi kérdésekre kiemelt figyelmet kell fordítani, mivel a tárgyalások második szakaszának fontos részét képezik. Az alkalmazottak támogatása igen fontos. Az EGSZB szorgalmazza, hogy a második munkaügyi fórum, amelyre Brüsszelben, 2009 júniusában kerül sor, hozzon kézzelfogható eredményeket a fontos szociális kérdésekről szóló ajánlások formájában.

1.5.3 A nyitott légitársasági terület megvalósítása növelni fogja az EU és az Egyesült Államok közötti forgalmat, ami a környezetre nézve negatív hatásokkal járhat. Az EGSZB azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság végezze el a potenciális megállapodás stratégiai jellegű környezetvédelmi hatásvizsgálatát.

1.6 Az EGSZB számára prioritás, hogy a második szakaszban létrejött megállapodásnak meg kellene valósítania a nyitott légitársasági terület alapvető alkotóelemeit:

- a tulajdonjogokkal és az irányítással kapcsolatos korlátozások megszüntetését,
- minden diszkriminatív piaci gyakorlat felszámolását,
- a letelepedés szabadságát, amely lehetővé tenné cégek határon átnyúló egyesítését, felvásárlását, illetve piacra lépését,
- olyan mértékű szabályozási együttműködést és közelítést, ami csak ésszerűen lehetséges,
- az uniós polgárok szükségtelen, az Egyesült Államok által előírt túlzott mértékű biztonsági intézkedések miatti utazási bonyodalmainak megszüntetését.

1.7 Az EGSZB erőteljesen ösztönzi a TEC-et, hogy támogassa a tárgyalások második szakaszát azáltal, hogy azt politikailag kiemelt helyen kezeli, valamint lehetővé teszi a Transzatlanti Munkaügyi Párbeszéd (TALD), a Transzatlanti Környezetvédelmi Párbeszéd (TAED) és más, hivatalosan a TEC-hez tartozó párbeszéd fórumok révén történő konzultációt.

1.8 Az EU és az Egyesült Államok között a második szakaszban létrejövő megállapodáshoz az EU és Kanada közötti légitársasági megállapodást kellene referenciaként alapul venni. A változás lehetséges – ez az EU és Kanada közötti tárgyalások fő üzenete.

2. Bevezetés

2.1 Az EUROSTAT földrészek között bonyolított légiutast forgalomra vonatkozó adatai szerint az EU és Észak-Amerika

közötti viszonylat messze a legjelentősebb. A szállított utasok száma 2007-ben meghaladta a 60 milliót (ez 2006-hoz képest 5,6 %-os növekedést és az EU–27-ből kiinduló utasforgalom 22,3 %-át jelenti).

2.2 Az IATA szerint az Észak-Amerika és (Oroszországot is beleszámítva) Európa közötti észak-atlanti útvonalon az utasforgalom 2007-ben 57,3 millió fő volt, ami 2006-hoz képest 7,6 %-os emelkedést jelent, vagyis a világrészek közötti légi forgalom terén messze ez a legjelentősebb útvonal.

2.3 2007-ben Észak-Amerika és Európa között több mint 3,1 millió tonna áru szállítására került sor, ezzel ez lett a három legfontosabb globális szállítási útvonal egyike.

2.4 Az EU és az USA közötti légitársasági piacnak ez a nagyságrendje földrajzi, kulturális és gazdasági okokra vezethető vissza. 2007-ben csak az EU és az USA a globális kereskedelem 40 %-át adta, és világvizonylatban a közvetlen külföldi befektetések 60 %-a is ide irányult. Nem kétséges, hogy a légi közlekedés is hozzájárul ennek a világszerte a legkiterjedtebb kereskedelmi és befektetési kapcsolatnak a fejlődéséhez. Az EU és Kanada közötti kapcsolat szintén nagyon erős (az EU a második legnagyobb közvetlen befektető Kanadában).

2.5 Az EU és Észak-Amerika közötti széles körű gazdasági kapcsolatokat szorosabb szabályozási együttműködés segíti elő. A 2007-ben alakult Transzatlanti Gazdasági Tanács (TEC) magas szintű fórumot biztosít az EU és az USA között stratégiai jellegű gazdasági ügyekben folytatott párbeszéd számára. Célja a szabályozás jobb összehangolása, illetve a kereskedelem és a befektetések fokozása. Egy átfogó EU–Kanada kereskedelmi megállapodás lehetőségéről is folynak az előzetes tárgyalások.

2.6 Ennek a szabályozási és gazdasági együttműködésnek a keretében kezdődtek meg a tárgyalások az EU és Kanada, valamint az EU és az Amerikai Egyesült Államok között a nyitott légitársasági területek (OAA) létrehozásáról. Az Európai Bizottság megbízásából (még a jelenlegi válság előtt) készített tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy az EU és az Egyesült Államok közötti nyitott légitársasági terület az első 5 év során elősegítené a két térség közötti utasforgalom több mint 25 millió főnyi növekedését, a fogyasztók számára több mint 15 milliárd euró haszonnal járna, valamint 80 000 új munkahelyet teremtené az EU-ban és az USA-ban együttevve, mivel

- eltörölné a (kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások idején még fennálló) üzemeltetési korlátozásokat,
- szorosabb szövetségek révén elősegítené a légitársaságok közötti együttműködést,
- a verseny nagyobb nyomásának köszönhetően csökkentené a légitársasági díjakat.

2.6.1 A nyitott légitársasági terület megvalósítása növelni fogja az EU és az Egyesült Államok közötti forgalmat, ami a környezetre nézve negatív hatásokkal járhat, többek közt nagyobb mértékű kibocsátással, a hulladékmennyiség és a zaj növekedésével. A múltban már megpróbáltak megoldást találni ezekre és más környezetvédelmi problémákra, de nem túl sikeresen.

2.7 A nyitott légiközlekedési terület fogalma a teljes légi szabadságot mindkét félre kiterjeszti, eltörli a külföldi eredetű befektetésekre vonatkozó korlátozásokat, és megkülönböztetésmentes, átlátható feltételek mellett teszi lehetővé a repülőgépek teljes bérletét. A szabályozás közelítése, valamint a biztonság, a védelem, illetve a környezetvédelemre vonatkozó légiközlekedési normák harmonizációja iránti általános elkötelezettséget testesíti meg.

3. Az EU és az Egyesült Államok közötti tárgyalások első szakasza

3.1 Az Európai Bizottság az új EU–USA légiközlekedési megállapodás tárgyalását a Közlekedési Tanács 2003. június 5-i ülésén kapott megbízás alapján kezdte meg.

3.2 Az Európai Bizottság 2007. április 30-án írta alá az Amerikai Egyesült Államokkal együtt az átfogó légiközlekedési megállapodás első szakaszának szövegét (az első szakaszban létrejött megállapodást), amely 2008. március 30. óta van érvényben. Ez a megállapodás a tagállamok által megkötött meglévő kétoldalú megállapodások helyébe lépett.

3.3 Az EU–USA légiközlekedési megállapodás fő elemei a következők:

3.3.1 Piaci hozzáférés

- a „közösségi fuvarozó” fogalma, amely lehetővé teszi, hogy egy uniós légitársaság járatot üzemeltessen az USA-ba az EU bármely pontjáról,
- az EU és az USA közötti nemzetközi útvonalakon minden korlátozás megszüntetése,
- az EU és az USA közötti összes útvonalon minden árszabási korlátozás megszüntetése,
- korlátlan kódmegosztás az uniós, az USA-beli és harmadik országokbeli légitársaságok között,
- új lehetőségek megteremtése az uniós légitársaságok számára, hogy teljes bérletbe adjanak repülőgépeket amerikai légitársaságoknak az USA és bármely harmadik ország közötti nemzetközi útvonalon történő használatra.

3.3.2 Szabályozási együttműködés

- védelem: az Egyesült Államok elfogadta az EU-nak azt a kérését, hogy vegye figyelembe az EU-ban már alkalmazott védelmi intézkedéseket,
- biztonság: konzultációs eljárások biztonsági aggályok esetén, és az uniós szintű biztonsági feladatkörök fejlődésének elismerése,
- vegyes bizottság: vegyes bizottság létrehozása, amelynek feladata a megállapodás értelmezésével és végrehajtásával kapcsolatos kérdések – köztük a szociális ügyek – rendezése,
- verseny: kötelezettségvállalás az összeegyeztethető szabályozási megközelítések előmozdítására,
- állami szubvenciók és támogatás: annak elismerése, hogy az állami támogatások torzíthatják a versenyt. A vegyes bizottságnak vezetnie kellene a két fél által felvetett kérdések jegyzékét,
- környezetvédelem: annak a lehetőségnek az elismerése, hogy a tagállamok közötti útvonalakon az Egyesült Államok légitársaságaira is kivethetik a repülőgép-üzemanyagra vonatkozó illetékeket, ha két tagállam él azzal a közösségi jog

adta lehetőségével, hogy kilép a jelenlegi adómentesség hatálya alól.

3.3.3 Tulajdonjog és ellenőrzés

- egyesült államokbeli légitársaságok: garanciák az uniós állampolgárok tulajdonrészének megengedhető százalékára vonatkozóan, többek közt annak lehetősége, hogy ez az arány meghaladhatja az összes jegyzett részvény 50 %-át; illetve garancia az USA-légitársaságokba irányuló uniós befektetéseket érintő tranzakciók méltányos és gyors intézésére,
- uniós légitársaságok: az uniós légitársaságokba irányuló amerikai befektetések kölcsönös korlátozásának joga a szavazati jogot biztosító részvények 25 %-ára; illetve minden olyan uniós légitársaság elismerése az USA által, amely uniós vagy az európai közös légtérhez tartozó ország állampolgárainak tulajdonában van vagy ellenőrzése alatt áll,
- harmadik országok légitársaságai: az USA egyoldalúan elfogadja az EGT-hez és az európai közös légtérhez tartozó országokban, valamint 18 afrikai országban működő légitársaságok uniós tulajdonát és/vagy ellenőrzését.

3.3.4 Egyéb kérdések

- földi kiszolgálás: a földi kiszolgáláshoz való hozzáférést garantáló hagyományos rendelkezések,
- üzleti ügyek intézése: rendelkezések arra vonatkozóan, hogy a feleknek többek közt joguk van a másik fél területén irodát nyitni, személyzetet foglalkoztatni, értékesítési ügynököket alkalmazni,
- számítógépes foglalási rendszerek: az USA elfogadta azokat a rendelkezéseket, amelyek garantálják, hogy az európai CRS-szolgáltatóknak joguk van az Egyesült Államok területén működni – ezzel kapcsolatban az Egyesült Államoknak még el kell köteleznie magát a GATS-on, illetve a WTO-n belül.

3.4 Az első szakaszban létrejött megállapodás fontos előrelépést jelentett a nyitott légiközlekedési terület felé. Lefektette a szabályozási együttműködés fontos alapelveit, és a folyamat felügyelése érdekében létrehozta a vegyes bizottságot. Hozzájárult a piaci hozzáférés előtti akadályok közül néhánynak a felszámolásához.

3.5 Az első szakasz óriási siker volt ugyan, mégsem sikerült megvalósítania az első számú célkitűzést: a nyitott légiközlekedési terület létrehozását. Az első szakaszban létrejött megállapodás különösen a piaci hozzáférés tekintetében kiegyensúlyozatlan: az egyesült államokbeli légitársaságokat felruházta az EU-n belül az ötödik szabadság jogával, míg az uniós légitársaságok nem élvezhetik ugyanezeket a jogokat az USA piacán. (Az ötödik szabadság joga azt jelenti, hogy a légitársaságoknak joguk van saját országukból a másik fél országába, majd onnan tovább harmadik országokba fuvarozni.) Bizonyos piaci gyakorlatok (konkrétan a *Fly America* program) továbbra is az USA légitársaságainak kedveznek. Végül pedig a megállapodás lehetővé teszi, hogy amerikai befektetők nagyobb arányban lehessenek szavazati joggal rendelkező rész tulajdonosok uniós légitársaságokban (49 %), mint amilyen arányban az uniós befektetők hasonló tulajdonrészt szerezhetnek USA-légitársaságokban (25 %).

3.6 A két fél megállapodott abban, hogy az első megállapodás hatálybalépését követő 60 nap múlva megkezdik a tárgyalások második szakaszát.

4. Az EU és Kanada közötti légiközlekedési megállapodás

4.1 Az USA-val az első szakaszban létrejött megállapodás megkötése után az Európai Bizottság 2007. október elején megbízást kapott a Tanácstól, hogy kezdje meg az EU és Kanada közötti légiközlekedési megállapodásról szóló tárgyalásokat. Négy tárgyalási fordulót követően, valamint a 2008-as québeci EU–Kanada csúcstalálkozó útmutatását követve az Európai Bizottság 2008. november 30-án elfogadta az EU és Kanada közötti légiközlekedési megállapodás tervezetét. 2009. március 30-án a Közlekedési Tanács politikai állásfoglalást fogadott el az EU–Kanada megállapodás aláírásának jóváhagyásáról. 2009. május 6-án a prágai EU–Kanada csúcstalálkozón jóváhagyták a megállapodás végleges szövegét.

4.2 A megállapodási javaslat főbb jellemzői a következők:

4.2.1 Szabályozási együttműködés

- egyablakos biztonsági ellenőrzés és szoros együttműködés,
- erőteljes cikk a környezetvédelmi együttműködésről: megállapodás az ezen a téren való együttműködés fontosságáról, valamint a felek intézkedési szabadságáról,
- kifejezett megállapodás a szociális ügyek fontosságáról, együttműködés szociális ügyekben a vegyes bizottságon keresztül,
- a vegyes bizottság szerepe a megállapodás végrehajtásának felügyeletében,
- a biztonsági előírások kölcsönös elismerése és szoros együttműködés,
- diszkriminatív gyakorlatok, illetve tisztességtelen bánásmód esetén intézkedések megtételét lehetővé tevő kereskedelmi mechanizmus.

4.2.2 Forgalmi jogok és befektetés: a megállapodás a forgalmi jogokra vonatkozó korlátozások fokozatos enyhítését, illetve a befektetési és ellenőrzési rendszer fokozatos megnyitását irányozza elő négy szakaszban:

- az első szakaszban az EU és Kanada közötti forgalomra vonatkozó összes meglévő korlátozás eltörlésre kerül,
- a második szakaszban Kanada 49 %-ig engedélyezi a légitársaságaiba való befektetést, ezután a kanadai légitársaságok további forgalmi jogokat kapnak,
- a harmadik szakaszban mindkét fél lehetővé teszi a másik fél légitársaságai számára, hogy az ő területén létesítsen telephelyet, a légitársaságok pedig jogot kapnak arra, hogy saját országukból a másik fél országába, majd onnan tovább harmadik országokba fuvarozzanak (teljes ötödik szabadságjog),
- a negyedik szakaszban mindkét fél jogot kap arra, hogy a másik fél légitársaságainak 100 %-ban részvényese legyen, azok teljes körű ellenőrzésére; valamint kabotázsra.

4.3 Az EU és Kanada közötti megállapodás az EU első olyan megállapodása, amelynek sikerült megvalósítania a piacok teljes

körű megnyitását a forgalmi jogok és a befektetések terén, és ezzel egyidejűleg mindeddig páratlan szintre sikerült jutnia a szabályozás közelítésében és a hatóságok közötti együttműködésben.

4.4 Az EGSZB örömmel fogadja az EU és Kanada közötti légiközlekedési megállapodást mint az első olyan megállapodást, amely teljes mértékben az uniós külpolitika új, a Tanács 2005-ös következtetéseinek megfelelő irányát követi.

4.5 Az EGSZB határozottan támogatja az Európai Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy hasonló eredményeket érjen el az EU és az Egyesült Államok közötti tárgyalások második szakaszában.

5. Az EU és az Egyesült Államok közötti tárgyalások második szakasza

5.1 A tárgyalások második szakaszának – az első szakaszban létrejött megállapodás 21. cikkének megfelelően – a következő, valamelyik vagy mindkét fél számára kiemelt érdeket képviselő elemekre kell kitérnie:

- a forgalmi jogok további liberalizálása,
- további külföldi beruházási lehetőségek,
- a környezetvédelmi intézkedések és az infrastrukturális korlátok hatása a forgalmi jogok gyakorlására,
- további hozzáférés a kormányok által finanszírozott légi közlekedéshez, valamint
- a légi járművek személyzettel való ellátása.

5.2 A konzultációs folyamatból az látszik, hogy az európai érdekelt felek a szabályozás közelítésének javítását várják a második szakasztól.

5.3 Lehetséges, hogy a felek a második szakaszban további előrelépést tudnak majd elérni az első szakaszban megnyitott alábbi együttműködési területeken:

- védelmi együttműködés: ezen a téren további munkára van szükség egymás biztonsági intézkedéseinek teljes körű, kölcsönös elfogadása érdekében,
- biztonság: ezen a téren már megszületett az EU és az USA közötti külön megállapodás tervezete, az elfogadása azonban még késik, mert az USA-nak aggályai vannak a külföldi javítóműhelyekkel, illetve az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által kivetett díjakkal és egyéb terhekkel kapcsolatban,
- környezetvédelem: mindkét félnek meg kellene vizsgálnia környezetvédelmi kérdésekben a sokkal szorosabb közelítés lehetőségeit a második szakaszban,
- verseny: nagyon fontos a további előrehaladás, de az EU-ban és az USA-ban alkalmazott különböző eljárások miatt nehézségekbe ütközhet,
- vegyes bizottság: az első szakaszban létrejött megállapodás tapasztalatainak fényében a vegyes bizottságot további hatáskörökkel kellene felruházni, hogy az olyan kérdésekkel kapcsolatos szabályozási ügyekben is intézkedhessen, mint például: az üzleti tevékenység, illetve az állami szubvenciók és támogatás.

6. Munkaügyi kérdések

6.1 A munkaügyi kérdésekre kiemelt figyelmet kell fordítani, mivel a tárgyalások második szakaszának fontos részét képezik. Különösen a 2008 decemberében, Washington fővárosban tartott „EU–USA légiközlekedési fórum a liberalizációról és munkaügyekről – múlt, jelen és jövő” című rendezvényt kellene tüzetesebben megvizsgálni, és eredményeit a lehető legjobban figyelembe venni a kollektív megállapodások, illetve a szerződésekkel, a munkaidővel, a szakképzéssel, a szociális juttatásokkal és a szakszervezeti képviselettel kapcsolatos személyi jogok területén.

6.2 Az EGSZB szorgalmazza, hogy a második munkaügyi fórum, amelyre Brüsszelben, 2009 júniusában kerül sor, hozzon kézzelfogható eredményeket a nyitott légiközlekedési terület jövőbeli megvalósításával kapcsolatos fontos szociális kérdésekről szóló ajánlások formájában. Az alkalmazottak támogatása igen fontos a tárgyalások második szakaszának sikeres végrehajtását illetően.

6.3 A tárgyalások második szakaszába a Transzatlanti Munkaügyi Párbeszédet (TALD) is be kellene vonni. Az EGSZB a „Transzatlanti kapcsolatok: Hogyan javítható a civil társadalom részvétele?”⁽¹⁾ című véleményében kifejezte, hogy kiemelten támogatja a TALD újbóli létrehozását az EU és az USA közötti intézményesített párbeszéd részeként. Az EGSZB továbbá azt ajánlotta, hogy a TALD-t és a Transzatlanti Környezetvédelmi Párbeszédet (TAED) is vegyék fel a TEC tanácsadói csoportjába.

7. Az időzítés problémája

7.1 Az első szakaszban létrejött megállapodást aláíró felek eredeti megállapodása szerint a tárgyalások második szakaszának menetrendje a következő:

- 1. SZAKASZ (2008. május–2009. március): a tárgyalások megkezdése,
- 2. SZAKASZ (2009. március–2010. november): az USA kormánya funkcionális határozatot fogalmaz meg a jogok lehetséges felfüggesztéséről,
- 3. SZAKASZ (2010. november–2012. március): határozat a forgalmi jogok lehetséges felfüggesztéséről – várható végrehajtás: 2012. március.

7.2 Amennyiben 2010 novemberéig nem sikerül számottevő haladást elérni, az EU dönthet úgy, hogy felfüggeszt bizonyos, az amerikai légitársaságoknak biztosított jogokat. Az EGSZB fel szeretné hívni a figyelmet arra, hogy az idő kérdése fontos, ezért az EU és az USA felhatalmazott képviselőinek újra kellene kezdeniük a tárgyalásokat, amilyen hamar csak gyakorlatilag lehetséges.

8. Az EGSZB prioritásai a második szakaszban létrejövő megállapodást illetően

8.1 A második szakaszban létrejövő megállapodásnak meg kellene valósítania a nyitott légiközlekedési terület alapvető alkotóelemeit:

— Az uniós és egyesült államokbeli befektetőknek az uniós és egyesült államokbeli légitársaságokra vonatkozó tulajdonjoggal és ellenőrzési jogával kapcsolatos korlátozások megszüntetését. A jelenlegi korlátozások eltörlése teljes egészében megfelelne a 2007. áprilisi EU–USA csúcstalálkozóon megkötött keretmegállapodásnak, amely szerint fel kell számolni az EU és az Egyesült Államok között a befektetések előtti szükségtelen akadályokat,

— minden diszkriminatív piaci gyakorlat felszámolását, különös tekintettel a *Fly America* programra,

— a letelepedés szabadságát, amely lehetővé tenné cégek határokon átnyúló egyesítését, felvásárlását, illetve piacra lépését,

— olyan mértékű szabályozási együttműködést és közelítést, ami csak ésszerűen lehetséges,

— az első szakaszban létrejött megállapodás végrehajtásából eredő munkaügyi kérdések kezelését,

— az uniós polgárok szükségtelen, az Egyesült Államok által előírt túlzott mértékű biztonsági intézkedések miatti utazási bonyodalmainak megszüntetését.

8.2 A tárgyalások második szakaszára – jelentősége miatt – a lehető legnagyobb figyelmet kell fordítani, ezért a TEC menetrendjébe is bele kell venni. Az EGSZB erőteljesen ösztönzi a TEC-et, hogy támogassa a tárgyalások második szakaszát azáltal, hogy azt politikailag kiemelt helyen kezeli, valamint lehetővé teszi a TALD és más, hivatalosan a TEC-hez tartozó párbeszéd-fórumok révén történő konzultációt.

8.3 Az EGSZB azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság végezzen (a tárgyalások második szakaszának elején) stratégiai jellegű környezetvédelmi hatásvizsgálatot. A környezetre gyakorolt potenciális negatív hatásokat kimutató stratégiai hatásvizsgálat segítene kiküszöbölni vagy minimalizálni ezeket a hatásokat az EU és az Egyesült Államok közötti tárgyalások során.

8.4 Az EU és az Egyesült Államok között a második szakaszban létrejött megállapodáshoz az EU és Kanada közötti légiközlekedési megállapodást kellene referenciaként alapul venni. A változás lehetséges – ez az EU és Kanada közötti tárgyalások fő üzenete.

8.5 Az EU–Kanada megállapodás sikeres végrehajtása és az EU–USA közötti tárgyalások második szakaszának sikeres lezárása az EU és a latin-amerikai országok közötti légiközlekedési megállapodások alakulását is pozitívan befolyásolhatja.

9. A lehetséges megállapodás nemzetközi szempontjai

9.1 A két piac jelentősége miatt az EU és az Egyesült Államok közötti megállapodás egy új, Chicago utáni légiközlekedési korszak kezdetét jelentheti.

⁽¹⁾ HL C 228., 2009.9.22., 32. o.

9.2 Az EU–USA megállapodás a szabályozás közelítésének és a nyíltságnak egyfajta oázisát alkotja, amely az újonnan érkezettek előtt is nyitva áll, ezért ha más, hasonlóan gondolkodó államokhoz is eljut, és végül egyre több országot ösztönöz arra, hogy felülvizsgálják politikáikat annak érdekében, hogy hasznot húzhasanak ennek a megállapodásnak az elgondolásaiból, felválthatja az 1944-es Chicagói Egyezményt.

Kelt Brüsszelben, 2009. június 11-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI
