

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

OPINIE

EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

454. SESJA PLENARNA W DNIACH 10 I 11 CZERWCA 2009 R.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Stosunki transatlantyczne między UE a państwami Ameryki Północnej w sektorze transportu lotniczego – rzeczywiste zbliżanie przepisów” (opinia rozpoznawcza)

(2009/C 306/01)

Pismem z dnia 15 grudnia 2008 r. czeska prezydencja Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opracowanie opinii rozpoznawczej w sprawie:

„Stosunki transatlantyczne między UE a państwami Ameryki Północnej w sektorze transportu lotniczego – rzeczywiste zbliżanie przepisów”.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 20 maja 2009 r. Sprawozdawcą był Jacek KRAWCZYK.

Na 454. sesji plenarnej w dniach 10–11 czerwca 2009 r. (posiedzenie z dnia 11 czerwca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 143 do 3 – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Jeżeli chodzi o międzykontynentalny lotniczy ruch pasażerski, zdecydowanie najważniejsze są połączenia między UE a Ameryką Północną. W 2007 r. przewieziono ponad 60 mln pasażerów i ponad 3,1 mln ton towarów. Jest to więc najważniejsze połączenie między regionami świata.

1.2 UE i Kanada oraz UE i USA rozpoczęły negocjacje w sprawie utworzenia otwartego obszaru lotniczego. Koncepcja takiego obszaru rozszerza pełną wolność lotniczą na obie strony.

1.3 W dniu 30 kwietnia 2007 r. Komisja podpisała wszechstronną umowę pierwszego etapu w sprawie transportu lotniczego ze Stanami Zjednoczonymi.

1.3.1 Chociaż umowa pierwszego etapu była olbrzymim sukcesem, nie udało się osiągnąć jej najważniejszego celu, czyli utworzenia otwartego obszaru lotniczego.

1.4 W dniu 30 marca 2009 r. Rada ds. Transportu przyjęła stanowisko polityczne, zatwierdzając podpisanie umowy między UE a Kanadą. W dniu 6 maja 2009 r. na szczycie UE – Kanada w Pradze przyjęto ostateczny tekst tej umowy.

1.4.1 Umowa UE – Kanada jest pierwszą umową UE, która umożliwia pełne otwarcie rynku w odniesieniu do praw

i inwestycji w zakresie ruchu lotniczego, a także niespotykany dotychczas stopień zbliżenia przepisów i współpracy między władzami.

1.4.2 EKES z zadowoleniem przyjmuje umowę o transporcie lotniczym UE – Kanada, gdyż jest to pierwsza umowa w pełni odpowiadająca nowym kierunkom w polityce zagranicznej UE, zgodnie z wnioskami Rady z 2005 r.

1.4.3 EKES zdecydowanie popiera wysiłki Komisji, by osiągnąć podobne wyniki w negocjacjach drugiego etapu między UE a USA.

1.5 Na mocy art. 21 umowy pierwszego etapu negocjacje drugiego etapu między UE a USA, które rozpoczęły się

w 2008 r., obejmują następujące zagadnienia priorytetowe dla jednej lub obydwu stron: dalszą liberalizację praw przewozowych, dodatkowe możliwości inwestycji zagranicznych, skutki środków w zakresie ochrony środowiska i ograniczeń infrastrukturalnych dla wykonywania praw w zakresie ruchu lotniczego, dalszy dostęp do transportu lotniczego finansowanego przez państwo oraz zapewnianie samolotów wraz z załogą. Zainteresowane podmioty europejskie oczekują, że drugi etap negocjacji powinien przyczynić się do jeszcze większej zbieżności prawodawstwa.

1.5.1 EKES pragnie przypomnieć, że czas ma duże znaczenie i że uprawnieni przedstawiciele UE i USA powinni jak najszybciej wznowić negocjacje. Jeżeli do listopada 2010 r. nie zostaną poczynione znaczne postępy, UE może podjąć decyzję o zawieszeniu niektórych praw przyznanych liniom lotniczym USA.

1.5.2 Szczególną uwagę należy zwrócić na kwestie związane z zatrudnieniem, gdyż stanowią one istotną część negocjacji na drugim etapie. Niezwykle ważne jest wspieranie pracowników. EKES zachęca drugie Forum Zatrudnienia, które odbędzie się w Brukseli w czerwcu 2009 r., do osiągnięcia namacalnych wyników poprzez sporządzenie zaleceń dotyczących ważnych kwestii społecznych.

1.5.3 Wdrożenie otwartego obszaru lotniczego zwiększy ruch lotniczy między UE i USA, co może mieć negatywne skutki dla środowiska. EKES zaleca, by Komisja dokonała strategicznej analizy oddziaływania potencjalnej umowy na środowisko.

1.6 Zdaniem EKES-u priorytetami umowy drugiego etapu są następujące niezbędne elementy otwartego obszaru lotniczego:

- usunięcie ograniczeń w zakresie własności i kontroli;
- eliminacja wszelkich dyskryminacyjnych praktyk rynkowych;
- prawo do przedsiębiorczości, tak aby umożliwić transgraniczne fuzje, przejęcia i wchodzenie na rynek nowych podmiotów;
- najściślejsza realnie możliwa współpraca regulacyjna i jak największe zbliżenie przepisów;
- usunięcie niepotrzebnych utrudnień w podróży dla obywateli UE, spowodowanych nadmiernymi środkami bezpieczeństwa stosowanymi przez USA.

1.7 EKES zdecydowanie zachęca Transatlantyczną Radę Gospodarczą (TEC) do wsparcia drugiego etapu negocjacji poprzez nadanie im priorytetowego znaczenia politycznego i umożliwienie konsultacji za pośrednictwem Transatlantycznego Dialogu Pracowniczego (TALD), Transatlantycznego Dialogu Ekologicznego (TAED) oraz innych struktur dialogu oficjalnie stowarzyszonych z TEC.

1.8 Punktem odniesienia dla umowy drugiego etapu UE – USA powinna być umowa o transporcie lotniczym UE – Kanada. Fakt, że możliwa jest zmiana, to główne przesłanie płynące z negocjacji między UE a Kanadą.

2. Wstęp

2.1 Według danych agencji EUROSTAT na temat międzykontynentalnego ruchu pasażerskiego zdecydowanie najważ-

niejsze są połączenia między UE a Ameryką Północną. W 2007 r. z linii lotniczych skorzystało ponad 60 mln pasażerów (wzrost o 5,6 % w stosunku do 2006 r., wzrost o 22,3 % ruchu poza UE-27).

2.2 Według IATA na trasie północnoatlantyckiej pomiędzy Ameryką Północną a Europą (w tym Rosją), w 2007 r. ruch pasażerski wzrósł o 7,6 % do 57,3 mln pasażerów (w stosunku do 2006 r.). Jest to więc najważniejsze połączenie między regionami świata.

2.3 W 2007 r. na trasie między Ameryką Północną a Europą przetransportowano ponad 3,1 mln ton ładunków, co uczyniło ją jedną z trzech głównych tras transportowych na świecie.

2.4 O wielkości rynku lotniczego UE – USA decydują czynniki geograficzne, kulturowe i gospodarcze. W 2007 r. Unia Europejska i USA miały 40-procentowy udział w światowym handlu i 60-procentowy udział światowych bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Bez wątpienia lotnictwo przyczyniło się do rozwoju tych najważniejszych kontaktów handlowo-inwestycyjnych na świecie. UE utrzymuje również bardzo ścisłe kontakty z Kanadą (jest ona drugim co do wielkości inwestorem bezpośrednim w Kanadzie).

2.5 Szerokie kontakty gospodarcze między UE a Ameryką Północną wspiera ściślejsza współpraca regulacyjna. Założona w 2007 r. Transatlantyczna Rada Gospodarcza (TEC) stanowi forum wysokiego szczebla umożliwiające dyskusję między UE a USA na temat strategicznych kwestii gospodarczych w celu większego zbliżenia przepisów oraz rozwinięcia handlu i inwestycji. Obecnie toczą się wstępne rozmowy na temat możliwości zawarcia wszechstronnej umowy w sprawie handlu między UE a Kanadą.

2.6 W kontekście tej współpracy regulacyjnej i gospodarczej UE i Kanada oraz UE i USA rozpoczęły negocjacje w sprawie utworzenia otwartego obszaru lotniczego. Z badań zleconych przez Komisję (przeprowadzonych przed obecnym kryzysem) wynika, że otwarty obszar lotniczy między UE a USA doprowadziłby w ciągu pierwszych pięciu lat do wzrostu ruchu pasażerskiego między UE a USA o ponad 25 mln pasażerów, do wzrostu korzyści dla konsumentów o ponad 15 mld EUR i do utworzenia 80 tys. nowych miejsc pracy w UE i USA. Byłoby to możliwe dzięki:

- usunięciu ograniczeń wydajności (które istniały w chwili zawierania dwustronnych porozumień dotyczących usług lotniczych);
- ułatwieniu i usprawnieniu współpracy między liniami lotniczymi poprzez pogłębione alianse;
- zmniejszeniu kosztów korzystania z linii lotniczych z powodu wzrastającej presji konkurencji.

2.6.1 Wdrożenie otwartego obszaru lotniczego zwiększy ruch lotniczy między UE i USA, co może mieć negatywne skutki dla środowiska, m.in. zwiększenie emisji, dodatkowe odpady i wyższy poziom hałasu. Te i inne kwestie ekologiczne były już poruszane w przeszłości, lecz w niezbyt udany sposób.

2.7 Koncepcja otwartego obszaru lotniczego rozszerza pełną wolność lotniczą na obie strony, znosi ograniczenia inwestycji podmiotów zagranicznych i zezwala na branie w leasing statku powietrznego z załogą (tzw. mokry leasing) w warunkach niedyskryminacji i przejrzystości. Jest to konkretny wyraz ogólnego zobowiązania do osiągnięcia zbieżności ustawodawstwa i do ujednoczenia standardów w zakresie bezpieczeństwa, bezpieczeństwa technicznego i ochrony środowiska.

3. Negocjacje pierwszego etapu między UE a USA

3.1 Komisja początkowo rozpoczęła negocjacje dotyczące nowego porozumienia w sprawie ruchu lotniczego między UE a USA na podstawie mandatu uzgodnionego przez Radę Transportu dnia 5 czerwca 2003 r.

3.2 Dnia 30 kwietnia 2007 r. Komisja podpisała wszechstronną umowę pierwszego etapu w sprawie transportu lotniczego ze Stanami Zjednoczonymi, która jest stosowana od dnia 30 marca 2008 r. Umowa ta zastąpiła istniejące umowy dwustronne zawarte przez państwa członkowskie.

3.3 Umowa w sprawie ruchu lotniczego między UE a USA zawiera następujące główne punkty:

3.3.1 Dostęp do rynku

- Koncepcja „przewoźnika Wspólnoty” pozwalająca liniom lotniczym UE na obsługiwanie tras do USA ze wszystkich punktów w UE.
- Zniesienie wszelkich ograniczeń na trasach międzynarodowych między UE a USA.
- Zniesienie wszelkich ograniczeń na ustalanie cen przelotu na wszystkich trasach międzynarodowych między UE a USA.
- Nieograniczone dzielenie oznakowania linii przez przewoźników lotniczych („code sharing”) z UE, USA i krajów trzecich.
- Stworzenie liniom lotniczym z UE nowych możliwości przekazywania liniom lotniczym z USA w leasing statku powietrznego z załogą na międzynarodowych trasach między USA a krajami trzecimi.

3.3.2 Współpraca regulacyjna

- Bezpieczeństwo: USA zaakceptowały żądanie UE, aby uwzględniać środki bezpieczeństwa już stosowane w UE.
- Bezpieczeństwo techniczne: procedury konsultacji w wypadku zagrożenia bezpieczeństwa i uznanie poszerzenia odpowiedzialności za bezpieczeństwo na szczeblu UE.
- Wspólny komitet: ustanowienie wspólnego komitetu, który byłby odpowiedzialny za rozwiązywanie problemów związanych z interpretacją i wdrażaniem umowy, w tym za sprawy społeczne.
- Konkurencja: zobowiązanie do wspierania kompatybilnych strategii regulacyjnych.
- Dotacje i wsparcie rządowe: uznanie, że dotacje rządowe mogą zakłócić konkurencję. Wspólny komitet powinien prowadzić wykaz problemów poruszanych przez obie strony.
- Środowisko: przyjęcie do wiadomości możliwości, że linie lotnicze USA mogą podlegać opodatkowaniu paliwa lotni-

czego na trasach między państwami członkowskimi, jeśli dwa państwa członkowskie skorzystają z zagwarantowanego im prawa wspólnotowego do cofnięcia istniejących zwolnień podatkowych.

3.3.3 Własność i kontrola

- Linie lotnicze USA: gwarancje dotyczące dopuszczalnego udziału we własności obywateli UE, obejmujące możliwość przekroczenia 50 % całości udziałów, gwarancje sprawiedliwego i szybkiego rozpatrzenia transakcji związanych z inwestycjami UE w linie lotnicze USA.
- Linie lotnicze UE: prawo do wzajemnego ograniczenia inwestycji USA w linie lotnicze UE do 25 % udziałów z prawem do głosowania, zaakceptowanie przez USA wszelkich linii lotniczych UE, które są własnością obywateli UE lub Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego lub są przez nich kontrolowane.
- Linie lotnicze krajów trzecich: jednostronne zaakceptowanie przez USA własności lub kontroli przez UE wszelkich linii lotniczych w EOG, Wspólnym Europejskim Obszarze Lotniczym i 18 krajach afrykańskich.

3.3.4 Inne kwestie

- Obsługa naziemna: standardowe przepisy gwarantujące dostęp do obsługi naziemnej.
- Sprawy związane z prowadzeniem działalności gospodarczej: przepisy odnoszące się m.in. do prawa do otwierania oddziałów, zatrudniania personelu i agentów handlowych na terytorium drugiej strony.
- Systemy rezerwacji komputerowej: USA zaakceptowały przepisy, które gwarantują europejskim dostawcom systemów rezerwacji komputerowej prawo do działania w USA. USA muszą jeszcze poczynić zobowiązania w kontekście GATS i WTO.

3.4 Umowa pierwszego etapu to ważny krok w kierunku otwartego obszaru lotniczego. Ustalono w niej ważne zasady współpracy regulacyjnej i utworzono wspólny komitet, który ma nadzorować postępy w tym względzie. Umowa ta przyczyniła się również do usunięcia części przeszkód w dostępie do rynku.

3.5 Chociaż umowa pierwszego etapu była olbrzymim sukcesem, nie udało się osiągnąć jej najważniejszego celu, czyli utworzenia otwartego obszaru lotniczego. W szczególności warunki umowy pierwszego etapu przewidują nierówności w zakresie dostępu do rynku, gdyż przynajmniej one liniom lotniczym USA nieograniczone prawa w ramach przywileju piątej wolności w UE przy jednoczesnym braku wzajemności wobec linii UE na rynku USA (przywilej piątej wolności umożliwia liniom lotniczym wykonywanie przewozów z własnego kraju do kraju będącego stroną umowy, a stamtąd do krajów trzecich). Niektóre praktyki rynkowe nadal faworyzują linie lotnicze USA (takie jak program Fly America). Umowa ta pozwala wreszcie inwestorom z USA na posiadanie większej części udziałów z prawem do głosowania w liniach lotniczych UE (49 %) niż inwestorzy z UE mogą posiadać takich udziałów w liniach lotniczych USA (25 %).

3.6 Obie strony zgodziły się na przeprowadzenie drugiego etapu negocjacji po 60 dniach od wejścia w życie pierwszej umowy.

4. Umowa o transporcie lotniczym UE – Kanada

4.1 Po zawarciu umowy pierwszego etapu z USA, na początku października 2007 r., Komisja otrzymała od Rady mandat negocjacyjny umożliwiający rozpoczęcie negocjacji w sprawie umowy o transporcie lotniczym UE – Kanada. Po czterech rundach negocjacji, dnia 30 listopada 2008 r., zgodnie z wytycznymi przekazanymi na szczycie UE – Kanada w Quebecu w 2008 r., projekt umowy o transporcie lotniczym UE – Kanada został parafowany przez Komisję. Dnia 30 marca 2009 r. Rada Transportu przyjęła stanowisko polityczne, zatwierdzając podpisanie tejże umowy. W dniu 6 maja 2009 r. na szczycie UE – Kanada w Pradze przyjęto ostateczny tekst tej umowy.

4.2 Główne elementy projektu umowy to:

4.2.1 Współpraca regulacyjna:

- jednolity obszar ochrony i ścisła współpraca;
- ambitne przepisy w sprawie współpracy w dziedzinie ochrony środowiska: porozumienie w sprawie znaczenia współpracy w tym zakresie i swoboda podejmowania działań przez strony umowy;
- jednoznaczne porozumienie w sprawie znaczenia kwestii społecznych, współpraca w tej dziedzinie za pośrednictwem wspólnego komitetu;
- rola wspólnego komitetu w nadzorowaniu realizacji umowy;
- wzajemne uznanie norm bezpieczeństwa i ścisła współpraca;
- mechanizm handlu umożliwiający podejmowanie działań w wypadku praktyk dyskryminacyjnych i niesprawiedliwego traktowania.

4.2.2 Prawa w zakresie ruchu lotniczego i inwestycje: umowa przewiduje stopniowe, czteroetapowe znoszenie ograniczeń związanych z prawami przewozowymi w zakresie ruchu lotniczego, inwestycjami i systemem kontroli:

- na pierwszym etapie zniesione zostaną wszystkie ograniczenia ruchu lotniczego między UE a Kanadą;
- na drugim etapie strona kanadyjska umożliwi dokonywanie inwestycji w swoje linie lotnicze do wysokości 49 % udziału w kapitale spółki, a wówczas kanadyjskie linie lotnicze otrzymają więcej praw przewozowych w zakresie ruchu lotniczego;
- na trzecim etapie obie strony umożliwią liniom lotniczym drugiej strony zakładanie przedsiębiorstw na swym terytorium, a linie lotnicze otrzymają prawo do wykonywania przewozów ze swego własnego kraju do kraju będącego stroną umowy, a stamtąd do krajów trzecich (pełny przywilej piątej wolności);
- na czwartym etapie strony uzyskają prawo do własności i kontroli 100 % linii lotniczej drugiej strony, a także prawo do kabotażu.

4.3 Umowa o transporcie lotniczym UE – Kanada jest pierwszą umową UE, która umożliwia pełne otwarcie rynku w odniesieniu do praw i inwestycji w zakresie ruchu lotniczego, a także niespotykany dotychczas stopień zbliżenia przepisów i współpracy między władzami.

4.4 EKES z zadowoleniem przyjmuje umowę o transporcie lotniczym UE – Kanada, gdyż jest to pierwsza umowa w pełni odpowiadająca nowym kierunkom w polityce zagranicznej UE, zgodnie z wnioskami Rady z 2005 r.

4.5 EKES zdecydowanie popiera wysiłki Komisji, by osiągnąć podobne wyniki w negocjacjach drugiego etapu między UE a USA.

5. Negocjacje drugiego etapu między UE a USA

5.1 Na mocy art. 21 umowy pierwszego etapu negocjacje drugiego etapu obejmą następujące zagadnienia priorytetowe dla jednej lub obydwu stron:

- dalszą liberalizację przepisów dotyczących ruchu lotniczego;
- dodatkowe możliwości dotyczące inwestycji zagranicznych;
- wpływ środków w zakresie ochrony środowiska i ograniczeń infrastruktury na korzystanie z praw w zakresie ruchu lotniczego;
- dalszy dostęp do transportu powietrznego finansowanego przez państwo oraz
- zapewnianie statków powietrznych z załogą.

5.2 Jak pokazuje proces konsultacji, zainteresowane podmioty europejskie oczekują, że drugi etap powinien przyczynić się do jeszcze większej zbieżności prawodawstwa.

5.3 Możliwe, że na drugim etapie strony będą mogły poczynić większe postępy w dziedzinach, w których rozpoczęły współpracę na pierwszym etapie, czyli w następujących obszarach:

- Współpraca w zakresie bezpieczeństwa: w tej dziedzinie konieczne są dalsze starania, tak aby obie strony zaakceptowały wzajemnie swoje środki bezpieczeństwa.
- Bezpieczeństwo techniczne: uzgodniono oddzielny projekt umowy UE – USA, lecz została ona przesunięta na później ze względu na zastrzeżenia ze strony USA dotyczące zagranicznych stacji naprawczych oraz opłat pobieranych przez EASA.
- Środowisko: na drugim etapie obie strony zajmą się zbliżaniem prawodawstwa dotyczącego ochrony środowiska.
- Konkurencja: dalsze postępy w rokowaniach są bardzo istotne, lecz mogą narażać na trudności ze względu na rozbieżności w procedurach obowiązujących w UE i w USA.
- Wspólny komitet: w świetle doświadczeń z umową pierwszego etapu powinien otrzymać więcej uprawnień do podejmowania działań w kwestiach regulacyjnych związanych z takimi dziedzinami, jak działalność gospodarcza czy też dotacje i wsparcie rządowe.

6. Kwestie zatrudnienia

6.1 Szczególną uwagę należy zwrócić na kwestie związane z zatrudnieniem, gdyż stanowią one istotną część negocjacji na drugim etapie. W szczególności powinno się dalej rozwijać obiecujące Forum Transportu Lotniczego UE – USA nt.: „Liberalizacja i stosunki pracy: przeszłość, teraźniejszość i przyszłość”, które odbyło się w Waszyngtonie w grudniu 2008 r., a jego wynik powinien zostać w jak największym stopniu uwzględniony w takich dziedzinach, jak umowy zbiorowe i prawa indywidualne w odniesieniu do umów o pracę, czasu pracy, szkolenia zawodowego, świadczeń społecznych oraz reprezentacji związkowej.

6.2 EKES zachęca drugie Forum Zatrudnienia, które odbędzie się w Brukseli w czerwcu 2009 r., do uzyskania namacalnych wyników poprzez sporządzenie zaleceń dotyczących ważnych kwestii społecznych związanych z przyszłym wdrażaniem otwartej przestrzeni lotniczej. Wsparcie pracowników jest bardzo ważne dla pomyślnej realizacji drugiego etapu negocjacji.

6.3 Transatlantyczny Dialog Pracowniczy (TALD) powinien bardziej zaangażować się w negocjacje na drugim etapie. W swej opinii w sprawie: „Stosunki transatlantyczne: jak poprawić uczestnictwo społeczeństwa obywatelskiego?”⁽¹⁾ EKES wyraził zdecydowane poparcie dla uzynienia z TALD płaszczyzny zinstytucjonalizowanego dialogu między UE a USA. EKES zalecił również poszerzenie grupy doradczej TEC o TALD oraz o Transatlantyczny Dialog Ekologiczny (TAED).

7. Wyzwania harmonogramu

7.1 Strony umowy pierwszego etapu wstępnie ustaliły harmonogram negocjacji drugiego etapu:

- ETAP I (maj 2008 r. – marzec 2009 r.): Rozpoczęcie negocjacji;
- ETAP 2 (marzec 2009 r. – listopad 2010 r.): Sformułowanie tymczasowej decyzji administracji USA w sprawie możliwości zawieszenia praw przewozowych;
- ETAP 3 (listopad 2010 r. – marzec 2012 r.): Decyzja w sprawie możliwości zawieszenia praw przewozowych w ruchu lotniczym – możliwe wdrożenie w marcu 2012 r.

7.2 Jeżeli do listopada 2010 r. nie zostaną poczynione znaczne postępy, UE może podjąć decyzję o zawieszeniu niektórych praw przyznanych liniom lotniczym USA. EKES pragnie przypomnieć, że czas ma duże znaczenie i że uprawnieni przedstawiciele UE i USA powinni jak najszybciej wznowić negocjacje.

8. Priorytety EKES-u w stosunku do umowy drugiego etapu

8.1 Umowa drugiego etapu powinna zawierać niezbędne elementy otwartego obszaru lotniczego:

- Zniesienie ograniczeń dotyczących udziału we własności i kontroli linii lotniczych UE i USA przez inwestorów z UE i USA. Zniesienie obowiązujących ograniczeń byłoby całkowicie zgodne z umową ramową zawartą na szczycie UE – USA w kwietniu 2007 r., w której wzywa się do usunięcia niepotrzebnych barier inwestycyjnych między UE a USA.
- Likwidacja wszystkich rynkowych praktyk dyskryminacyjnych, w szczególności programu Fly America.
- Prawo do przedsiębiorczości, tak aby umożliwić transgraniczne fuzje, nabycia i wchodzenie na rynek nowych podmiotów.
- Najściślejsza realnie możliwa współpraca regulacyjna i jak największe zbliżenie przepisów.
- Zajęcie się kwestiami związanymi z zatrudnieniem, wynikającymi z wdrażania umowy pierwszego etapu.
- Usunięcie niepotrzebnych utrudnień w podróży dla obywateli UE, spowodowanych nadmiernymi środkami bezpieczeństwa stosowanymi przez USA.

8.2 Ze względu na znaczenie drugiego etapu negocjacji trzeba mu poświęcić szczególną uwagę, uwzględniając go w programie prac TEC. EKES silnie zachęca TEC do wsparcia tego etapu negocjacji poprzez nadanie mu priorytetowego znaczenia politycznego i umożliwienie konsultacji za pośrednictwem TALD oraz innych struktur dialogu oficjalnie stowarzyszonych z TEC.

8.3 EKES zaleca, by Komisja dokonała (na początku drugiego etapu negocjacji) strategicznej analizy oddziaływania na środowisko. Określając potencjalne negatywne skutki dla środowiska, analiza ta pomogłaby w eliminacji lub minimalizacji tych skutków na wszystkich etapach negocjacji UE – USA.

8.4 Punktem odniesienia w negocjacjach drugiego etapu powinna być umowa o transporcie lotniczym UE – Kanada. Fakt, że możliwa jest zmiana, to główne przesłanie płynące z negocjacji między UE a Kanadą.

8.5 Udane wdrożenie umowy UE – Kanada oraz pomyślne zakończenie drugiego etapu negocjacji między UE a USA może mieć pozytywny wpływ na dalszy rozwój umów o transporcie lotniczym między UE a krajami Ameryki Łacińskiej.

9. Międzynarodowe aspekty potencjalnej umowy

9.1 Ze względu na znaczenie tych dwóch rynków, umowa UE – USA może potencjalnie prowadzić do nowej, postchicagońskiej epoki w lotnictwie.

⁽¹⁾ Dz.U. C 228 z 22.9.2009, s. 32.

9.2 Dzięki stworzeniu „oazy” zbliżania przepisów i otwartości, dostępnej również dla nowych uczestników, umowa UE – USA może potencjalnie zastąpić konwencję z Chicago z 1944 r. poprzez objęcie innych, podobnie myślących państw, zachęcając wreszcie coraz więcej państw do przeglądu swojej polityki, aby odnieść korzyści z zasad zapisanych w umowie.

Bruksela dnia 11 czerwca 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI
