EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 3.5.2010
KOM(2010)209 endelig

2010/0113 (NLE)

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side

BEGRUNDELSE

1. Baggrunden for forslaget

- **Begrundelse og formål**

Lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side, der er undertegnet den 25. og 30. april 2007 (i det følgende benævnt "lufttransportaftalen EU-USA af 2007"), er anvendt midlertidigt fra den 30. marts 2008.

I overensstemmelse med artikel 21 i lufttransportaftalen EU-USA af 2007 indledte Kommissionen fase 2-forhandlinger med USA i maj 2008. Rådet granskede de opnåede fremskridt i december 2009 og marts 2010. Efter otte forhandlingsrunder i fase 2 blev der indgået en aftale den 25. marts 2010 om et udkast til protokol om ændring af lufttransportaftalen EU-USA af 2007.

Protokollen sigter mod at:

- iværksætte en proces, der skal føre til yderligere udenlandske investeringsmuligheder i luftfartssektoren

- åbne markedsadgangen yderligere, herunder forbedre EU-luftfartsselskabers adgang til USA's regeringsfinansierede lufttransport, og

- styrke forskriftssamarbejdet yderligere inden for alle luftfartspolitikkens aspekter og navnlig tage fat på luftfartens miljøpåvirkning.

- **Generel baggrund**

Lufttransportaftalen EU-USA af 2007 udgjorde en betydelig ændring af de trans-atlantiske luftfartsforbindelser, idet den skabte vidtspændende, nye kommercielle frihedsrettigheder for luftfartsselskaber og en omfattende ramme for forskriftssamarbejde med USA om en bred vifte af emner. Lufttransportaftalen EU-USA af 2007 skabte betragtelige fordele for luftfartsselskaber, lufthavne og lufttransportbrugere i Europa.

EU søgte imidlertid yderligere muligheder for investeringer og markedsadgang. Derfor blev der ved artikel 21 i lufttransportaftalen EU-USA af 2007 udarbejdet en ikke-udtømmende liste over "spørgsmål af primær interesse" med henblik på fase 2-forhandlingerne, herunder yderligere muligheder for investeringer og markedsadgang samt miljøspørgsmål.

I overensstemmelse med artikel 21, stk. 1, i lufttransportaftalen EU-USA af 2007 blev fase 2-forhandlinger iværksat i maj 2008. Artikel 21, stk. 3, i lufttransportaftalen EU-USA af 2007 giver hver part ret til at suspendere visse rettigheder, hvis fase 2-forhandlingerne ikke er mundet ud i en aftale senest den 30. november 2010.

Efter otte forhandlingsrunder blev der indgået en aftale om et udkast til protokol om ændring af lufttransportaftalen EU-USA af 2007 ("protokollen") den 25. marts 2010.

- **Gældende bestemmelser på det område, forslaget vedrører**

Protokollen ændrer lufttransportaftalen EU-USA af 2007.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Det at afslutte fase 2-forhandlingerne med USA har været en prioritet for EU's luftfartspolitik over for tredjelande, som det blev påpeget i Kommissionens meddelelse "En dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande"[1].

På topmødet mellem EU og USA den 3. november 2009 bekræftede Unionen sin politiske vilje til at indgå en fase 2-aftale i 2010 i forbindelse med det overordnede mål at mindske hindringer for handel, investeringer og økonomiske aktiviteter.

Grundet den store betydning, som tillægges miljøaspektet, er protokollen i fuld overensstemmelse med Unionens mål om at begrænse den internationale luftfarts indvirkning på klimaændringerne. Der er også lagt særlig vægt på aftalens arbejdsmarkedsmæssige aspekter.

2. Høring af berørte parter og konsekvensvurdering

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Under hele forhandlingsforløbet har Kommissionen gennemført høringer af interessegrupper, navnlig via jævnlige møder i det rådgivende forum, der omfatter repræsentanter for luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdsmarkedsorganisationer.

Medlemsstaterne har fulgt hele forhandlingsprocessen på nært hold i kraft af det særlige udvalg og ekspertmøder.

Sammenfatning af svarene og hvordan der er taget hensyn til dem

Der er taget behørigt hensyn til alle bemærkninger fra interessegrupperne og individuelle medlemsstater ved udarbejdelsen af Unionens forhandlingsposition.

- **Ekspertbistand**

Der var ikke brug for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensvurdering**

Protokollen skaber flere fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdsmarkedet og befolkninger i Unionen. De økonomiske fordele ved et helt åbent luftfartsområde mellem EU og USA anslås i en undersøgelse foretaget af Booz Allen Hamilton på vegne af Kommissionen til flere mia. EUR pr. år[2].

---

1 KOM(2005) 79 endelig.

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

I en undersøgelse foretaget af Ecorys på vegne af Kommissionen (DG TRADE)[3] skønnes det, at yderligere forskriftsmæssig konvergens på lufttransportområdet kunne mindske sektorens omkostninger betydeligt. I samme undersøgelse blev det konkluderet, at fase 2-forhandlingerne har potentiale til at ændre markedsstrukturen i EU og USA og øge lønsomheden i luftfartssektoren.

Med indføjelsen af en artikel om arbejdsmarkedsforhold sikres det, at den yderligere markedsåbning ledsages af høje arbejdsstandarder, og at arbejdsmarkedsmæssige rettigheder ikke undergraves af de nye muligheder, som skabes med protokollen.

Protokollen indeholder faste tilsagn fra begge parter om at begrænse eller mindske den internationale luftfarts miljøpåvirkning. Med et forbedret samarbejde om at imødegå den internationale luftfarts miljøpåvirkninger og afbøde klimaændringerne vil protokollens eventuelle potentielle negative miljøpåvirkninger minimeres.

3. Forslagets retlige aspekter

- **Resumé af forslaget**

Protokollen ændrer lufttransportaftalen EU-USA af 2007 med de følgende bestemmelser:

- En retlig forpligtelse til gensidigt at anerkende den anden parts forskriftsmæssige konstateringer angående luftfartsselskabers egnethed og statsborgerskab (ny artikel 6 a). Dette vil mindske den administrative byrde betydeligt for luftfartsselskaber og forskriftsmyndigheder.

- Et forbedret samarbejde om at begrænse den internationale luftfarts miljøpåvirkning (ny artikel 15). Samarbejdet med henblik på at imødegå den internationale luftfarts miljøpåvirkninger vil omfatte områderne forskning og udvikling, innovation inden for lufttrafikstyring og samordning i internationale fora. Et væsentligt aspekt i den henseende er det fælles arbejde for at sikre overensstemmelse mellem de respektive markedsbaserede foranstaltninger for luftfartsemissioner. Samarbejdet om miljøspørgsmål vil også øge gennemsigtigheden af støjbaserede driftsrestriktioner i lufthavne med mere end 50 000 årlige bevægelser, der foretages af civile subsoniske luftfartøjer.

- En udtrykkeligt anerkendelse af arbejdsmarkedsforholdenes betydning og fordelene ved høje arbejdsstandarder samt et forbedret samarbejde om aftalens arbejdsmarkedsmæssige virkninger (ny artikel 17 a).

- En styrkelse af Det Fælles Udvalgs rolle, så det kan tage fat på uforenelige forskriftsmæssige tilgange, åbne mulighed for gensidig anerkendelse af beslutningstagning og fremme samarbejde på tværs af en række yderligere områder, herunder lufttrafikstyring, facilitation, flyvesikkerhed og samarbejde med andre lande (nye stykker i artikel 18).

- En proces, der skal føre til muligheder for yderligere markedsadgang og investeringer

[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

(ny artikel 21). Begge parter forpligter sig til fortsat at fjerne hindringer for markedsadgang. Det Fælles Udvalg vil regelmæssigt gennemgå fremskridt i den henseende. Begge parter vil indføre en proces for samarbejdet i Det Fælles Udvalg, der skal munde ud i opfyldelsen af det fælles mål om at fjerne hindringer for markedsadgang. Efter en lovændring, der vil styrke Kommissionens rolle i overvågningen af procedurerne for støjbaserede driftsrestriktioner i EU-lufthavne med mere end 50 000 årlige bevægelser, vil EU-luftfartsselskaber drage fordel af yderligere syvende frihedsrettigheder mellem USA og tredjelande, og hindringer for markedsadgang til USA for tredjelandeluftfartsselskaber, der ejes og kontrolleres af investorer fra EU, vil blive fjernet. Efter en lovændring i USA, hvorved det tillades EU at erhverve majoriteten i og kontrollen med USA's luftfartsselskaber, vil EU tillade USA at erhverve majoriteten i og kontrollen med EU-luftfartsselskaber. Hvis EU har opfyldt kravene angående overvågning af støjbaserede driftsrestriktioner, men der ikke er sket fremskridt i USA angående liberalisering af investeringer, vil EU have ret til at fastfryse USA's luftfartsselskabers operationer og vice versa.

- EU-luftfartsselskaber vil få yderligere adgang til USA's regeringsfinansierede lufttransport (nyt bilag 3), der for indeværende begrænses til USA's luftfartsselskaber ("Fly America"). EU-luftfartsselskaber vil kunne sælge lufttransportydelser til USA's regerings kontrahenter på enhver rute med undtagelse af transport, som finansieres af USA's forsvarsministerium.

Protokollen ledsages af et konsultationsmemorandum, der inddrager yderligere nye elementer med henblik på at udvide det eksisterende samarbejde på områderne sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, konkurrencepolitik og den fælles indsats med henblik på at imødegå den internationale luftfarts miljøpåvirkning.

- **Retsgrundlag**

EUF-traktatens artikel 207, stk. 5, sammenholdt med artikel 218, stk. 2 og 5.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under Unionens enekompetence.

Forslagets mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager.

Lufttransportaftalen EU-USA af 2007 har skabt en harmoniseret forskriftsmæssig ramme for lufttransport mellem Unionen og USA. En ændring af en international traktat på EU-niveau kan kun foretages på EU-niveau. Derudover kan målene med protokollen kun realiseres på EU-niveau, da de omfatter en række områder, hvor Unionen har enekompetence.

Målene for forslaget kan opfyldes bedre gennem foranstaltninger på EU-plan af følgende årsager:

En ændring af en international traktat på EU-niveau kan kun foretages på EU-niveau. Derudover kan målene med protokollen kun realiseres på EU-niveau, da de omfatter en række områder, hvor Unionen har enekompetence.

Forslaget opfylder således subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Protokollen vil mindske den administrative byrde og omkostningerne for luftfartsselskaber. Den vil ikke pålægge sektoren nye forpligtelser.

Medlemsstaterne vil fortsætte med at udføre de traditionelle administrative opgaver, som de udfører i forbindelse med international lufttransport, men i henhold til fælles regler, der anvendes på en ensartet måde.

Medlemsstaterne vil fortsætte med at udføre deres administrative opgaver i forbindelse med støjbaserede driftsrestriktioner i EU-lufthavne. EU og medlemsstaterne påtager sig ikke forpligtelser vedrørende støjbaserede driftsrestriktioner, som går videre end kravene i støjdirektivet (2002/30/EF).

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Reguleringsmiddel/reguleringsform: international aftale

Andre midler vil af følgende årsag ikke være hensigtsmæssige.

En international aftale kan kun ændres ved en international aftale.

4. Budgetmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen konsekvenser for Unionens budget.

2010/0113 (NLE)

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side

RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET, HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 207, stk. 5, sammenholdt med artikel 218, stk. 2 og 5,

under henvisning til forslag fra Kommissionen og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side, der er undertegnet den 25. og 30. april 2007 (i det følgende benævnt "lufttransportaftalen"), omfattede en forpligtelse for begge parter til at indlede fase 2-forhandlinger.

(2) Kommissionen har på vegne af Unionen og medlemsstaterne forhandlet om en protokol om ændring af lufttransportaftalen (i det følgende benævnt "protokollen") i overensstemmelse med denne aftales artikel 21.

(3) Protokollen blev paraferet den 25. marts 2010.

(4) Protokollen er i fuld overensstemmelse med EU-lovgivningen og navnlig med EU's emissionshandelsordning.

(5) Den af Kommissionen forhandlede protokol bør undertegnes og anvendes midlertidigt af Unionen og medlemsstaterne med forbehold af senere indgåelse.

(6) Det er nødvendigt at fastlægge en procedure for, hvordan den midlertidige anvendelse af protokollen i givet fald bringes til ophør, og hvordan der træffes foranstaltninger i henhold til lufttransportaftalens artikel 21, stk. 5, som ændret ved protokollen. Det er også nødvendigt at fastsætte en procedure for suspension af den gensidige anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer angående luftfartsselskabers egnethed og statsborgerskab og for gennemførelse af visse af aftalens bestemmelser, herunder bestemmelser om miljøet –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1 (Undertegnelse og midlertidig anvendelse)

1. Undertegnelsen af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side (i det følgende benævnt "protokollen") godkendes hermed på Unionens vegne med forbehold af Rådets afgørelse om indgåelse af protokollen. Teksten til protokollen er knyttet som bilag til denne afgørelse.

2. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der på Unionens vegne er beføjet til at undertegne protokollen med forbehold af senere indgåelse.

3. Frem til protokollens ikrafttræden anvendes den midlertidigt af Unionen og af dens medlemsstater i det omfang, dette tillades i national lovgivning fra datoen for undertegnelsen.

4. En afgørelse om at ophøre med den midlertidige anvendelse af protokollen og meddele dette til Amerikas Forenede Stater i henhold til protokollens artikel 9, stk. 2, samt en afgørelse om at tilbagekalde en sådan meddelelse træffes enstemmigt af Rådet på vegne af Unionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten.

Artikel 2 (Suspension af gensidig anerkendelse)

En afgørelse om at suspendere den gensidige anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer angående luftfartsselskabers egnethed og statsborgerskab og informere Amerikas Forenede Stater herom efter artikel 6 a, stk. 2, i lufttransportaftalen som ændret ved protokollen træffes enstemmigt af Rådet på vegne af Unionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten.

Artikel 3 (Det Fælles Udvalg)

1. I Det Fælles Udvalg, der er nedsat ved lufttransportaftalens artikel 18 som ændret ved protokollen, repræsenteres Unionen og medlemsstaterne af medlemmer udpeget af henholdsvis Kommissionen og medlemsstaterne.

2. Unionens og medlemsstaternes standpunkt i Det Fælles Udvalg i spørgsmål, hvor Unionen har enekompetence, og som ikke kræver vedtagelse af en afgørelse med retsvirkning, fastlægges af Kommissionen, og Rådet og medlemsstaterne underrettes på forhånd herom.

3. I forbindelse med andre afgørelser i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under Unionens kompetence, vedtages Unionens og medlemsstaternes holdning af

Rådet med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen, medmindre andet er fastsat i EUF-traktatens gældende procedurer for afstemning.

4. I forbindelse med afgørelser i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under medlemsstaternes kompetence, vedtages Unionens og medlemsstaternes holdning af Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen eller medlemsstaterne, medmindre en medlemsstat inden for en måned efter vedtagelsen af denne holdning har oplyst Rådets Generalsekretariat om, at medlemsstaten kun med sine lovgivende organers samtykke kan tilslutte sig den afgørelse, som Det Fælles Udvalg skal træffe, navnlig som følge af parlamentarisk undersøgelsesforbehold.

5. Unionens og medlemsstaternes holdning i Det Fælles Udvalg forelægges af Kommissionen, undtagen på områder, der hører under medlemsstaternes enekompetence; i så fald forelægges den af formanden for Rådet eller, hvis Rådet træffer afgørelse herom, af Kommissionen.

Artikel 4 (Afgørelser i overensstemmelse med aftalens artikel 21)

En afgørelse om ikke at tillade den anden part at operere på yderligere afgange eller trænge ind på nye markeder i medfør af lufttransportaftalen og meddele Amerikas Forenede Stater dette efter artikel 21, stk. 5, i lufttransportaftalen som ændret ved protokollen træffes enstemmigt af Rådet på vegne af Unionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten.

Artikel 5 (Meddelelse til Kommissionen)

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af lufttransportaftalens artikel 15 (sikkerheds-beskyttelse) som ændret ved protokollen.

Udfærdiget i Bruxelles, den […]

På Rådets vegne
Formand
[…]