COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 3.5.2010
COM(2010)209 final

2010/0113 (NLE)

Propuesta de

Decisión del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea reunidos en el seno del Consejo

sobre la firma y la aplicación provisional del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Contexto de la propuesta

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

El 30 de marzo de 2008 se empezó a aplicar provisionalmente el Acuerdo de transporte aéreo entre, por una parte, los Estados Unidos de América y, por otra, la Comunidad Europea y sus Estados miembros, firmado el 25 y el 30 de abril de 2007 (en lo sucesivo, el «Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007»).

De conformidad con el artículo 21 del Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007, la Comisión inició en mayo de 2008 una segunda fase de negociaciones con los Estados Unidos. En diciembre de 2009 y marzo de 2010 el Consejo pasó revista a los progresos conseguidos. Tras ocho rondas de negociaciones de esta segunda fase, el 25 de marzo de 2010 se llegó a un acuerdo sobre un proyecto de Protocolo de modificación del Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007.

El Protocolo tiene por objeto:

- poner en marcha un proceso para crear nuevas oportunidades de inversión extranjera en el sector del transporte aéreo,

- lograr una mayor apertura del acceso al mercado, incluido un mayor acceso de las compañías aéreas de la UE al transporte aéreo financiado por el Gobierno de los EE.UU, y

- reforzar la cooperación normativa en todos los campos de la política de aviación, especialmente en lo que se refiere al impacto ambiental de la aviación.

- **Contexto general**

El Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007 representó un cambio significativo en las relaciones transatlánticas en materia de aviación, aportando nuevas y amplias libertades comerciales a las líneas aéreas y un marco completo para la cooperación normativa con los Estados Unidos en toda una extensa gama de cuestiones. Asimismo, este Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007 ha aportado ventajas sustanciales a las compañías aéreas, los aeropuertos y los usuarios del transporte aéreo en Europa.

Sin embargo, la UE buscaba más oportunidades de acceso al mercado y de inversión. Por ello, el artículo 21 del Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007 establecía un lista no exhaustiva de «puntos de interés prioritario» para las negociaciones de la segunda fase, entre ellos la creación de nuevas oportunidades de inversión y acceso al mercado, así como las cuestiones ambientales.

De conformidad con el artículo 21, apartado 1, del Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007, en mayo de 2008 se inició una segunda fase de negociaciones. El artículo 21, apartado 3, de este Acuerdo da derecho a las Partes a suspender ciertos derechos si, para el 30 de noviembre de 2010, no se hubiese alcanzado un acuerdo en la segunda fase.

Tras ocho rondas de negociaciones, el 25 de marzo de 2010 se llegó a un acuerdo sobre un proyecto de Protocolo de modificación del Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007 («el Protocolo»).

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

El Protocolo modifica el Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La conclusión de la segunda fase de negociaciones con los Estados Unidos ha sido una prioridad para la política exterior de aviación de la Unión Europea, según se indica en la Comunicación de la Comisión «Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación»[1].

La cumbre UE-EE.UU. de 3 de noviembre de 2009 confirmó el compromiso político de la Unión para llegar a un acuerdo sobre la segunda fase en 2010 en el contexto del objetivo general de reducir las barreras al comercio, la inversión y la actividad económica.

Debido a su importante dimensión ambiental, el Protocolo concuerda totalmente con el objetivo de la Unión de limitar el impacto de la aviación internacional en el cambio climático. Se presta especial atención también a la dimensión social del Acuerdo.

2. Consulta de las partes interesadas y evaluación de impacto

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

A lo largo de todo el proceso de negociación, la Comisión ha consultado a las partes interesadas, especialmente en el marco de reuniones periódicas del Foro Consultivo, en el que participan representantes de las compañías aéreas, los aeropuertos y las organizaciones de trabajadores.

Los Estados miembros han participado intensamente en todo el proceso de negociación a través del Comité Especial y las reuniones de expertos.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

Todas las observaciones de las partes interesadas y los distintos Estados miembros se han tenido debidamente en cuenta en la preparación de la posición negociadora de la Unión.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

No ha sido necesario recurrir a asesoramiento técnico externo.

[1] COM(2005) 79 final.

- **Evaluación de impacto**

El Protocolo aporta más ventajas a los consumidores, las compañías aéreas, los trabajadores y otros colectivos de la Unión. En un estudio de Booz Allen Hamilton encargado por la Comisión, se estimaban los beneficios económicos de una zona de aviación totalmente abierta entre la UE y los Estados Unidos en varios miles de millones de euros al año[2].

Asimismo, un estudio realizado por Ecorys a instancia de la Comisión (DG TRADE[3]) estimaba que una mayor convergencia normativa en el campo del transporte aéreo podría reducir significativamente los costes del sector. El mismo estudio concluía que las negociaciones de la segunda fase ofrecen posibilidades de cambiar la estructura del mercado en la UE y los EE.UU., aumentando la rentabilidad del sector del transporte aéreo.

La inclusión de un artículo sobre la dimensión social asegura que la ulterior apertura del mercado vaya acompañada de normas laborales estrictas y que los derechos laborales no queden menoscabados por las nuevas oportunidades que crea el Protocolo.

Este Protocolo incluye compromisos firmes por ambas Partes para limitar o reducir el impacto de la aviación internacional en el medio ambiente. En este sentido, una mayor cooperación respecto a los efectos ambientales de la aviación internacional y a la atenuación del impacto del cambio climático minimizará cualquier posible efecto negativo del Protocolo.

3. Elementos jurídicos de la propuesta

- **Resumen de la acción propuesta**

El Protocolo modifica el Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007 mediante las siguientes disposiciones:

- Se establece como obligación legal el reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas de las partes en lo que se refiere a la nacionalidad de las compañías aéreas y el cumplimiento de los requisitos aplicables (nuevo artículo 6 *bis*). Esta disposición aligerará considerablemente la carga que supone la reglamentación para las compañías aéreas y las autoridades reguladoras.

- Se refuerza la cooperación para limitar el impacto de la aviación internacional en el medio ambiente (nuevo artículo 15). La cooperación en la lucha contra el impacto ambiental de la aviación internacional incluirá los campos de la investigación y el desarrollo, la innovación en la gestión del tráfico aéreo y la coordinación en los foros internacionales. Un aspecto importante en ese sentido es el trabajo conjunto para asegurar la concordancia entre las respectivas medidas basadas en el mercado aplicables a las emisiones de la aviación. La cooperación sobre cuestiones ambientales

---

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

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

aumentará también la transparencia en lo que se refiere a las restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos con más de 50 000 movimientos anuales de aviones de reacción subsónicos civiles.

- Se reconoce explícitamente la importancia de la dimensión social y los beneficios que aportan unas normas laborales estrictas, así como el refuerzo de la cooperación acerca de los efectos sociales del Acuerdo (nuevo artículo 17 *bis*).

- Se refuerza el papel del Comité Mixto, de tal manera que pueda hacer frente al problema de los enfoques reguladores incompatibles, permitir el reconocimiento recíproco de la toma de decisiones, y fomentar la cooperación en otros campos, como son la gestión del tráfico aéreo, la facilitación, la seguridad y la cooperación con otros países (párrafos nuevos del artículo 18).

- Se abre un proceso para ampliar el acceso al mercado y aumentar las oportunidades de inversión (nuevo artículo 21). Ambas partes se comprometen a eliminar barreras de acceso al mercado. El Comité Mixto pasará revista regularmente a los progresos conseguidos en ese sentido. Ambas Partes establecerán un proceso de cooperación dentro del Comité Mixto con miras al objetivo compartido de eliminar las barreras de acceso al mercado. Previa una modificación de la legislación que daría a la Comisión un papel más destacado en el control de los procedimiento para la implantación de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la UE con más de 50 000 movimientos anuales, las compañías aéreas de la UE gozarían de nuevos derechos de séptima libertad entre los EE.UU. y terceros países, y se suprimirían las barreras de acceso al mercado estadounidense para las compañías aéreas de terceros países poseídas y controladas por inversores de la UE. Previa una modificación de la legislación de los EE.UU. que permitiría la propiedad mayoritaria y el control de compañías aéreas estadounidenses por inversores de la UE, la Unión permitirá la propiedad mayoritaria y el control de compañías aéreas de la UE por inversores de los EE.UU. En caso de que la UE haya cumplido los requisitos respecto al control de las restricciones operativas relacionadas con el ruido pero no haya progresos en los EE.UU. respecto a la liberalización de la inversión, la UE tendrá derecho a congelar las operaciones de las compañías aéreas de los EE.UU. y viceversa.

- Se da un mayor acceso de las compañías aéreas de la UE al transporte aéreo financiado por el Gobierno de los EE.UU. (nuevo anexo 3), que está limitado actualmente a las líneas aéreas estadounidenses («Fly America»). Las líneas aéreas de la UE podrán vender servicios de transporte aéreo a contratistas del Gobierno de los EE.UU. en cualquier ruta, con excepción del transporte financiado por el Departamento de Defensa.

El Protocolo va acompañado de un memorándum de consultas que incluye otros aspectos complementarios, con objeto de reforzar la cooperación ya existente en los campos de la protección de la aviación, la política de competencia, y los esfuerzos conjuntos para afrontar el impacto ambiental de la aviación internacional.

- **Base legal**

Artículo 207, apartado 5, leído en relación con el artículo 218, apartados 2 y 5, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **Principio de subsidiariedad**

Se aplica el principio de subsidiariedad en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Unión.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, por los motivos que se exponen a continuación.

El Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. de 2007 estableció un marco regulador armonizado para el transporte aéreo entre la Unión y los Estados Unidos. La enmienda de un tratado internacional a nivel de la Unión solo puede hacerse a nivel de la Unión. Además, los objetivos del Protocolo solo pueden alcanzarse a nivel de la Unión porque se relacionan con ámbitos de competencia exclusiva de ésta.

La actuación de la Unión facilitará la consecución de los objetivos de la propuesta por los motivos que se indican a continuación.

La enmienda de un tratado internacional a nivel de la Unión solo puede hacerse a nivel de la Unión. Además, los objetivos del Protocolo solo pueden alcanzarse a nivel de la Unión porque se relacionan con ámbitos de competencia exclusiva de ésta.

Así pues, la propuesta se atiene al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

El Protocolo disminuirá la carga que crea la reglamentación y los costes de las compañías aéreas, y no impondrá nuevas obligaciones al sector.

Los Estados miembros seguirán desempeñando sus tareas administrativas tradicionales en el contexto del transporte aéreo internacional, aunque bajo normas comunes aplicadas uniformemente.

Asimismo, continuarán realizando las tareas administrativas correspondientes a las restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la UE. La UE y sus Estados miembros no asumen obligaciones respecto a las restricciones operativas relacionadas con el ruido que vayan más allá de lo dispuesto en la Directiva sobre ruido (Directiva 2002/30/CE).

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: acuerdo internacional

Otros instrumentos no serían adecuados por la razón que se expone a continuación.

Un acuerdo internacional solo puede modificarse mediante otro acuerdo internacional.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta no tiene incidencia alguna en el presupuesto de la Unión.

2010/0113 (NLE)

Propuesta de

Decisión del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea reunidos en el seno del Consejo

sobre la firma y la aplicación provisional del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre, por una parte, los Estados Unidos de América y, por otra, la Comunidad Europea y sus Estados miembros

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y, en particular, su artículo 207, apartado 5, leído en relación con su artículo 218, apartados 2 y 5,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo de transporte aéreo entre, por una parte, los Estados Unidos de América y, por otra, la Comunidad Europea y sus Estados miembros, firmado el 25 y el 30 de abril de 2007 (en lo sucesivo, el «Acuerdo de transporte aéreo»), obligaba a ambas Partes a iniciar una segunda fase de negociaciones.

(2) La Comisión, en nombre de la Unión y sus Estados miembros, ha negociado un Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo (en lo sucesivo, «el Protocolo»), de conformidad con el artículo 21 de dicho Acuerdo.

(3) El Protocolo fue rubricado el 25 de marzo de 2010.

(4) Este Protocolo se ajusta totalmente a la legislación de la UE, especialmente al régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión.

(5) El Protocolo negociado por la Comisión debe ser firmado y aplicado provisionalmente por la Unión y los Estados miembros, a reserva de su posible celebración en una fecha posterior.

(6) Es necesario establecer procedimientos para decidir, en su caso, la suspensión de la aplicación provisional del Protocolo y la adopción de medidas en virtud del artículo 21, apartado 5, del Acuerdo de transporte aéreo modificado por el Protocolo. También es necesario establecer procedimientos para la suspensión del reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas sobre la nacionalidad de las compañías aéreas y el cumplimiento de los requisitos aplicables, y para la aplicación de determinadas disposiciones del Acuerdo, incluidas las relativas al medio ambiente.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1(Firma y aplicación provisional)

1. Queda aprobada en nombre de la Unión la firma del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre, por una parte, los Estados Unidos de América y, por otra, la Comunidad Europea y sus Estados miembros (en lo sucesivo, «el Protocolo»), a reserva de una Decisión del Consejo relativa a la celebración del Protocolo. El texto del Protocolo se adjunta a la presente Decisión.

2. Se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a la persona o personas facultadas para firmar el Protocolo en nombre de la Unión, sin perjuicio de su celebración.

3. A la espera de su entrada en vigor, el Protocolo será aplicado con carácter provisional por la Unión y sus Estados miembros, en la medida en que lo permita el Derecho nacional, a partir de la fecha en que se firme.

4. La decisión de suspender la aplicación provisional del Protocolo, y la correspondiente notificación a los Estados Unidos de América de conformidad con el artículo 9, apartado 2, del Protocolo, así como la decisión de retirar dicha notificación, habrán de ser adoptadas por el Consejo, en nombre de la Unión y los Estados miembros, por unanimidad con arreglo a las correspondientes disposiciones del Tratado.

Artículo 2 (Suspensión de las obligaciones de reconocimiento recíproco)

La decisión de suspender el reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas sobre la nacionalidad de las compañías aéreas y el cumplimiento de los requisitos aplicables, y la correspondiente notificación a los Estados Unidos de América de conformidad con el artículo 6 *bis*, apartado 2, del Acuerdo de transporte aéreo modificado por el Protocolo habrán de ser adoptadas por el Consejo, en nombre de la Unión y los Estados miembros, por unanimidad con arreglo a las correspondientes disposiciones del Tratado.

Artículo 3 (Comité Mixto)

1. La representación de la Unión y los Estados miembros en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 18 del Acuerdo de transporte aéreo modificado por el Protocolo se encomendará a representantes de la Comisión y de los Estados miembros.

2. La posición que adopte la Unión y sus Estados miembros dentro del Comité Mixto en lo referente a los asuntos de competencia exclusiva de la Unión que no requieran la adopción de una decisión con efecto legal será fijada por la Comisión, y notificada por adelantado al Consejo y los Estados miembros.

3. Para otras decisiones del Comité Mixto relativas a asuntos que sean de competencia de la Unión, la posición que deberán tomar la Unión y sus Estados miembros será adoptada por el Consejo por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, a menos que los procedimientos de votación aplicables, establecidos en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, dispongan otra cosa.

4. Para otras decisiones del Comité Mixto relativas a asuntos que sean de competencia de los Estados miembros, la posición que deberán tomar la Unión y sus Estados miembros será adoptada por el Consejo por unanimidad y a propuesta de la Comisión o de los Estados miembros, a menos que un Estado miembro haya notificado a la Secretaría General del Consejo, en el plazo de un mes contado a partir de la adopción de dicha posición, que solo puede consentir que la decisión sea tomada por el Comité Mixto con el acuerdo de sus órganos legislativos, especialmente cuando exista una reserva de control parlamentario.

5. La posición de la Unión y de los Estados miembros en el seno del Comité Mixto será presentada por la Comisión, excepto en los ámbitos que sean exclusivamente de competencia de los Estados miembros, en cuyo caso será presentada por la Presidencia del Consejo o, si el Consejo así lo decide, por la Comisión.

Artículo 4 (Decisiones en virtud del artículo 21 del Acuerdo)

La decisión de no permitir a compañías aéreas de la otra Parte que operen frecuencias adicionales o entren en nuevos mercados en virtud del Acuerdo de transporte aéreo, y la correspondiente notificación a los Estados Unidos de América de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. modificado por el Protocolo, serán adoptadas por el Consejo, en nombre de la Unión y los Estados miembros, por unanimidad con arreglo a las correspondientes disposiciones del Tratado.

Artículo 5 (Información a la Comisión)

Los Estados miembros informarán a la Comisión inmediatamente de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 15 (Medio ambiente) del Acuerdo de transporte aéreo modificado por el Protocolo.

Hecho en Bruselas, […]

Por el Consejo
El Presidente
[…]