EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 3.5.2010
KOM(2010)209 slutlig

2010/0113 (NLE)

Förslag till

beslut av rådet och företrädarna för regeringarna i Europeiska unionens medlemsstater, församlade i rådet

om undertecknande och provisorisk tillämpning av protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan

MOTIVERING

1. Bakgrund

- **Motiv och syfte**

Luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, undertecknat den 25 april 2007 och den 30 april 2007 (nedan kallat *2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna*), började tillämpas provisoriskt den 30 mars 2008.

I enlighet med artikel 21 i 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna inledde kommissionen i maj 2008 den andra etappen av förhandlingarna med Förenta staterna. Rådet granskade framstegen i december 2009 och mars 2010. Efter åtta omgångar i andra etappen av förhandlingarna nåddes den 25 mars 2010 en överenskommelse om ett utkast till protokoll om ändring av 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna.

Protokollet syftar till att

– inleda en process för att skapa ytterligare möjligheter till utländska investeringar i luftfartsindustrin,

– öppna marknaden ytterligare, däribland genom ökat tillträde för EU-lufttrafikföretag till lufttransporter som finansieras av USA:s regering,

– ytterligare stärka regleringssamarbetet inom alla områden av luftfartspolitiken, särskilt avseende luftfartens miljöpåverkan.

- **Allmän bakgrund**

2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna innebar en viktig förändring i de transatlantiska luftfartsrelationerna. Det skapade omfattande nya kommersiella friheter för lufttrafikföretag samt en vittomspännande ram för regleringssamarbete med Förenta staterna avseende en rad olika frågor. 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna skapade betydande fördelar för lufttrafikföretag, flygplatser och lufttransportanvändare i Europa.

EU eftersträvade emellertid ytterligare möjligheter till investeringar och marknadstillträde. Därför upprättades i artikel 21 i 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna en icke uttömmande förteckning över ”punkter av primärt intresse” för den andra etappen av förhandlingarna, däribland ökade möjligheter till investeringar och marknadstillträde samt miljöfrågor.

I enlighet med artikel 21.1 i 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna inleddes andra etappen av förhandlingarna i maj 2008. Enligt artikel 21.3 i 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna har vardera parten rätt att tillfälligt upphäva vissa rättigheter om inget avtal om den andra etappen har uppnåtts senast den 30 november 2010.

Efter åtta förhandlingsomgångar nåddes den 25 mars 2010 en överenskommelse om utkastet till ett protokoll om ändring av 2007 år luftfartsavtal mellan EU och Förenta

staterna (nedan kallat *protokollet*).

- **Gällande bestämmelser**

Genom protokollet ändras 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Slutförandet av andra etappen av förhandlingarna med Förenta staterna har varit en prioritet i EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU, i enlighet med kommissionens meddelande *Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*[1].

Vid toppmötet mellan EU och Förenta staterna den 3 november 2009 bekräftades unionens politiska åtagande om att uppnå ett avtal om den andra etappen under 2010 inom ramen för det övergripande målet att minska hindren för handel, investeringar och ekonomisk verksamhet.

Protokollet har en stark miljödimension och är därför fullt förenligt med unionens mål att begränsa den internationella luftfartens inverkan på klimatförändringen. Särskild uppmärksamhet ägnas också åt avtalets sociala dimension.

2. Samråd med berörda parter och konsekvensanalys

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Kommissionen har under hela förhandlingsprocessen hållit samråd med berörda parter. Detta har särskilt skett genom regelbundna möten i ett särskilt forum där företrädare för lufttrafikföretagen, flygplatserna och arbetstagarorganisationerna har samlats.

Medlemsstaterna har i hög grad varit involverade under hela förhandlingsprocessen via den särskilda kommittén samt expertmöten.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Alla synpunkter från berörda parter och enskilda medlemsstater beaktades på vederbörligt sätt vid utformningen av unionens förhandlingsposition.

- **Extern experthjälp**

Någon extern experthjälp har inte behövts.

- **Konsekvensanalys**

Protokollet leder till ytterligare fördelar för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning i unionen. Den ekonomiska vinsten till följd av ett helt öppet luftfartsområde mellan EU och Förenta staterna har i en studie, som genomförts av

[1] KOM(2005) 79 slutlig.

Booz Allen Hamilton på kommissionens vägnar, beräknats till flera miljarder euro per år[2].

I en studie som genomförts av Ecorys på kommissionens uppdrag (GD TRADE)[3] gör man bedömningen att ytterligare samordning av regleringen inom lufttrafikområdet i hög grad skulle kunna minska branschens kostnader. I samma studie drogs slutsatsen att andra etappen av förhandlingarna skulle kunna förändra strukturen hos marknaden i EU och USA och leda till ökad lönsamhet för luftfartsindustrin.

Genom att införa en artikel om den sociala dimensionen säkerställer man att det fortsatta marknadsöppnandet kommer att åtföljas av hög standard i fråga om arbetsnormer och att arbetsrelaterade rättigheter inte undergrävs av de nya möjligheter som skapas genom protokollet.

Protokollet innehåller starka åtaganden från båda parter om att begränsa eller minska den internationella luftfartens miljöpåverkan. Ett förbättrat samarbete för att minska den internationella luftfartens miljöpåverkan och för att mildra inverkan på klimatförändringen kommer att minimera de eventuella skadliga miljöeffekter som protokollet kan ha.

3. Rättsliga aspekter

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Protokollet ändrar 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna genom följande bestämmelser:

– En juridisk skyldighet att ömsesidigt erkänna den andra partens tillsynsbeslut avseende lufttrafikföretags lämplighet och medborgarskap (ny artikel 6*a*). Detta kommer att minska regleringsbördan betydligt för lufttrafikföretag och tillsynsmyndigheter.

– Ett förbättrat samarbete för att begränsa den internationella luftfartens miljöpåverkan (ny artikel 15). Samarbetet för att hantera den internationella luftfartens miljöpåverkan kommer att inkludera forskning och utveckling, innovation inom flygledningstjänsten samt samordning i internationella forum. Ett viktigt element i detta avseende är det gemensamma arbetet för att säkerställa konsekvens i de olika marknadsbaserade åtgärderna för att hantera luftfartsutsläpp. Samarbetet i miljöfrågor kommer också att öka öppenheten i fråga om bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser med mer än 50 000 årliga flygrörelser med civila underljudsflygplan.

– Ett uttryckligt erkännande av betydelsen av den sociala dimensionen, och av de fördelar som följer av en hög standard i fråga om arbetsnormer, samt förbättrat samarbete i fråga om avtalets arbetsmarknadspolitiska konsekvenser (ny artikel 17*a*).

– En förstärkt roll för gemensamma kommittén, så att den kan ta itu med oförenliga

---

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

regleringsmodeller, säkerställa ömsesidigt erkännande av beslutsfattande och främja samarbete inom ytterligare ett antal områden, inklusive flygledningstjänst, underlättande av passagerares rörlighet, säkerhet och samarbete med andra länder (nya stycken i artikel 18).

– En process som ska leda till utökat marknadstillträde och ytterligare investeringsmöjligheter (ny artikel 21). Båda sidor förbinder sig att fortsätta att undanröja hinder för marknadstillträde. Gemensamma kommittén kommer med jämna mellanrum att se över framstegen i detta avseende. De båda sidorna kommer att inrätta ett samarbetsförfarande i gemensamma kommittén i syfte att förverkliga det gemensamma målet att undanröja hinder för marknadstillträde. Om lagstiftningen ändras så att kommissionen får en starkare roll i övervakningen av förfarandena för införandet av bullerbaserade driftsrestriktioner vid EU-flygplatser med mer än 50 000 årliga flygrörelser, skulle EU-lufttrafikföretag dra nytta av ytterligare sjunde frihetsrättigheter mellan USA och tredje länder. Man skulle också undanröja hinder för tillträde till USA-marknaden för tredjeländers lufttrafikföretag som ägs och kontrolleras av investerare från EU. Om lagstiftningen ändras i USA så att det blir möjligt för EU-investerare att vara majoritetsägare i och kontrollera lufttrafikföretag i USA, kommer EU att göra det möjligt för investerare från USA att vara majoritetsägare i och kontrollera EU-lufttrafikföretag. Om EU har uppfyllt kraven i fråga om övervakning av bullerbaserade driftsrestriktioner, men inga framsteg har gjorts i USA när det gäller liberaliseringen av investeringar, kommer EU att ha rätt att stoppa den verksamhet som bedrivs av lufttrafikföretag från USA, och vice versa.

– Ytterligare tillträde för EU-lufttrafikföretag till lufttransport som finansieras av USA:s regering (ny bilaga 3) och som för närvarande är reserverad för lufttrafikföretag från USA (”Fly America”). EU-lufttrafikföretag kommer att kunna sälja lufttransporter till leverantörer som anlitats av USA:s regering på alla flyglinjer, utom för transport som finansieras av USA:s försvarsministerium.

Protokollet åtföljs av ett samförståndsavtal som inkluderar ytterligare nya delar som syftar till att förbättra det existerande samarbetet inom områdena luftfartsskydd, konkurrenspolitik och de gemensamma insatserna för att hantera den internationella luftfartens miljöpåverkan.

- **Rättslig grund**

Artikel 207.5 jämförd med artikel 218.2 och 218.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen gäller eftersom förslaget inte avser ett område där unionen har exklusiv behörighet.

Förslagets mål kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna av följande skäl:

Genom 2007 års luftfartsavtal mellan EU och Förenta staterna upprättades en harmoniserad tillsynsram för lufttransport mellan unionen och Förenta staterna. En ändring av ett internationellt fördrag på unionsnivå kan endast göras på unionsnivå.

Dessutom kan protokollets mål uppnås endast på unionsnivå eftersom de inbegriper ett antal områden där unionen har exklusiv behörighet.

Av följande skäl kommer åtgärder från unionens sida att leda till att målen för förslaget lättare uppnås:

En ändring av ett internationellt fördrag på unionsnivå kan endast göras på unionsnivå. Dessutom kan protokollets mål uppnås endast på unionsnivå eftersom de inbegriper ett antal områden där unionen har exklusiv behörighet.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Protokollet kommer att minska tillsynsbördan och kostnaderna för lufttrafikföretagen. Det kommer inte att innebära att branschen åläggs nya skyldigheter.

Medlemsstaterna kommer även i fortsättningen att sköta sina vanliga förvaltningsuppgifter för den internationella lufttransporten, men detta kommer att ske i enlighet med gemensamma regler med enhetlig tillämpning.

Medlemsstaterna kommer att fortsätta att utföra sina förvaltningsuppgifter avseende bullerbaserade driftsrestriktioner vid EU-flygplatser. EU och dess medlemsstater gör inga åtaganden avseende bullerbaserade driftsrestriktioner som skulle gå längre än kraven i bullerdirektivet (2002/30/EG).

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: internationellt avtal

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Ett internationellt avtal kan endast ändras genom ett internationellt avtal.

4. Budgetkonsekvenser

Förslaget påverkar inte unionens budget.

2010/0113 (NLE)

Förslag till

beslut av rådet och företrädarna för regeringarna i Europeiska unionens medlemsstater, församlade i rådet

om undertecknande och provisorisk tillämpning av protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET, HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 207.5 jämförd med artikel 218.2 och 218.5,

med beaktande av kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, undertecknat den 25 april 2007 och den 30 april 2007 (nedan kallat *luftfartsavtalet*) inbegrep en skyldighet för båda parter att inleda andra etappen av förhandlingarna.

(2) Kommissionen har på unionens och medlemsstaternas vägnar förhandlat fram ett protokoll om ändring av luftfartsavtalet (nedan kallat *protokollet*) i överensstämmelse med artikel 21 i det avtalet.

(3) Protokollet paraferades den 25 mars 2010.

(4) Protokollet är fullt förenligt med EU-lagstiftningen, särskilt med EU:s system för handel med utsläppsrätter.

(5) Det protokoll som förhandlats fram av kommissionen bör undertecknas och tillämpas provisoriskt av unionen och medlemsstaterna, med förbehåll för att det kan komma att ingås vid en senare tidpunkt.

(6) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för beslut, i förekommande fall, om hur den provisoriska tillämpningen av protokollet ska avbrytas och om hur åtgärder ska vidtas i enlighet med artikel 21.5 i luftfartsavtalet i dess lydelse enligt protokollet. Det är också nödvändigt att fastställa förfaranden för tillfälligt upphävande av det ömsesidiga erkännandet av tillsynsbeslut avseende lufttrafikföretags lämplighet och medborgarskap och för genomförande av vissa bestämmelser i avtalet, inklusive bestämmelser som gäller miljö.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1 (Undertecknande och provisorisk tillämpning)

1. Undertecknandet av protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, (nedan kallat *protokollet*) godkänns härmed på unionens vägnar, med förbehåll för ett rådsbeslut om ingående av protokollet. Texten till protokollet åtföljer detta beslut.

2. Rådets ordförande bemyndigas härmed att utse den eller de personer som ska ha rätt att underteckna protokollet på unionens vägnar, med förbehåll för att det ingås.

3. Protokollet ska, innan det träder i kraft, tillämpas provisoriskt av unionen och dess medlemsstater, i den mån det är tillåtet enligt nationell lagstiftning, från och med dagen för undertecknandet.

4. Beslut om att avbryta den provisoriska tillämpningen av protokollet och att underrätta Amerikas förenta stater om detta i enlighet med artikel 9.2 i protokollet, och beslut om att återkalla en sådan underrättelse, ska fattas av rådet på unionens och medlemsstaternas vägnar med enhällighet i enlighet med tillämpliga bestämmelser i fördraget.

Artikel 2 (Tillfälligt upphävande av ömsesidigt erkännande)

Ett beslut om att tillfälligt upphäva det ömsesidiga erkännandet av tillsynsbeslut avseende lufttrafikföretags lämplighet och medborgarskap och om att informera Förenta staterna om detta i enlighet med artikel 6*a*.2 i luftfartsavtalet i dess lydelse enligt protokollet, ska fattas av rådet på unionens och medlemsstaternas vägnar med enhällighet i enlighet med relevanta bestämmelser i fördraget.

Artikel 3 (Gemensamma kommittén)

1. Unionen och medlemsstaterna ska företrädas i den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 18 i luftfartsavtalet, i dess lydelse enligt protokollet, av företrädare för kommissionen och medlemsstaterna.

2. Den ståndpunkt som ska intas av unionen och dess medlemsstater inom gemensamma kommittén beträffande frågor där unionen har exklusiv behörighet för vilka det inte krävs antagande av ett beslut med rättslig verkan, ska fastställas av kommissionen och ska meddelas i förväg till rådet och medlemsstaterna.

3. För beslut som fattas av gemensamma kommittén och som omfattas av unionens behörighet ska den ståndpunkt som ska intas av unionen och dess medlemsstater antas av rådet med kvalificerad majoritet efter ett förslag från kommissionen, såvida

inte tillämpliga röstningsförfaranden som fastställs i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt föreskriver annat.

4. För beslut som fattas av gemensamma kommittén i frågor som omfattas av medlemsstaternas behörighet ska den ståndpunkt som ska intas av unionen och dess medlemsstater antas enhälligt av rådet efter ett förslag från kommissionen eller från medlemsstater, såvida inte en medlemsstat har informerat rådets generalsekretariat inom en månad efter antagandet av ståndpunkten om att den kan ge sitt samtycke till det beslut som ska fattas av gemensamma kommittén endast efter godkännande av dess lagstiftande församling, särskilt på grund av en reservation för parlamentsbehandling.

5. Unionens och medlemsstaternas ståndpunkt inom gemensamma kommittén ska läggas fram av kommissionen, utom för områden som uteslutande ligger inom medlemsstaternas behörighetsområde, då den ska läggas fram av rådets ordförandeskap eller, om rådet så beslutar, av kommissionen.

Artikel 4 (Beslut i enlighet med artikel 21 i avtalet)

Ett beslut om att inte tillåta den andra partens lufttrafikföretag att öka turtätheten eller gå in på nya marknader inom ramen för luftfartsavtalet och om att underrätta Amerikas förenta stater om detta i enlighet med artikel 21.5 i luftfartsavtalet, i dess lydelse enligt protokollet, ska fattas av rådet på unionens och medlemsstaternas vägnar med enhällighet i enlighet med tillämpliga bestämmelser i fördraget.

Artikel 5 (Information till kommissionen)

Medlemsstaterna ska omedelbart informera kommissionen om varje begäran eller underrättelse som de gör eller tar emot i enlighet med artikel 15 (Miljö) i luftfartsavtalet i dess lydelse enligt protokollet.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På rådets vägnar
Ordförande
[…]