ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 3.5.2010
COM(2010)209 окончателен

2010/0113 (NLE)

Предложение за

Решение на Съвета и на представителите на правителствата на държавите-членки на Европейския съюз, заседаващи в Съвета,

относно подписването и временното прилагане на протокола за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и нейните държави-членки, от една страна, и Съединените американски щати, от друга страна

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. Контекст на предложението

- **Основания и цели на предложението**

На 30 март 2008 г. започна временно да се прилага Споразумението за въздушен транспорт между Съединените американски щати, от една страна, и Европейската общност и нейните държави-членки, от друга страна („Споразумение за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г.“), което бе подписано на 25 и 30 април 2007 г.

През май 2008 г., в съответствие с член 21 от Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г., Комисията започна втори етап на преговорите със Съединените щати. Съветът направи преглед на постигнатия напредък през декември 2009 г. и през март 2010 г. След осем цикъла от втория етап на преговорите на 25 март 2010 г. бе постигнато споразумение за проект на протокол за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г.

С протокола се цели:

– започване на процес на разкриване на допълнителни възможности за чуждестранни инвестиции в сектора на въздушния транспорт,

– допълнително разширяване на достъпа до пазара, в това число по-широк достъп на авиокомпании от ЕС до въздушен превоз, финансиран от американското правителство, и

– допълнително укрепване на регулаторното сътрудничество във всички области на политиката в областта на въздухоплаването, по-специално преодоляване на последствията от въздушния транспорт върху околната среда.

- **Общ контекст**

Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г. представляваше значителна промяна в трансатлантическите отношения в областта на въздухоплаването, предоставяйки нови големи търговски свободи на авиокомпаниите и всеобхватна рамка на регулаторното сътрудничество със Съединените щати по широк кръг от въпроси. Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г. доведе до значителни ползи за авиокомпаниите, летищата и потребителите на услуги в областта на въздушния транспорт в Европа.

ЕС обаче търсеше допълнителни възможности за инвестиции и достъп до пазара. Поради това член 21 от Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г. включва неизчерпателен списък от точки от приоритетен интерес за втория етап от преговорите, включително допълнителни възможности за инвестиции и достъп до пазара, както и въпроси, свързани с опазването на околната среда.

В съответствие с член 21, параграф 1 от Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г., вторият етап на преговорите започна през май 2008

г. С член 21, параграф 3 от Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г. на страните се предоставя възможност временно да отменят дадени права, ако до 30 ноември 2010 г. не е сключено споразумение на втори етап.

След осем цикъла на преговори на 25 март 2010 г. бе постигнато споразумение за проект на протокол за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г. (наричан по-долу „Протоколът“).

- **Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

С Протокола се изменя Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г.

- **Съгласуваност с други политики и цели на Съюза**

Приключването на втория етап на преговорите със Съединените щати бе приоритет на външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването, както е определено в Съобщение на Комисията „Развитие на програмата за външната политика на Общността в областта на въздухоплаването“[1].

Срещата на върха ЕС—САЩ, проведена на 3 ноември 2009 г., потвърди политическия ангажимент на Съюза за постигане на споразумение на втори етап през 2010 г. в контекста на основната цел за намаляване на пречките пред търговията, инвестициите и икономическата активност.

Поради голямото значение на Протокола за опазването на околната среда, той изцяло съответства на целта на Съюза за ограничаването на въздействието, което оказва международното въздухоплаване върху изменението на климата. Отделено е също така специално внимание на социалното измерение на споразумението.

2. Консултация със заинтересованите страни и оценка на въздействието

- **Консултация със заинтересованите страни**

Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на участниците в консултацията

В процеса на договаряне Комисията проведе широк кръг консултации със заинтересованите страни, по-специално чрез редовни срещи на Консултативния съвет, състоящ се от представители на въздушни превозвачи, летища и профсъюзи.

Държавите-членки взеха пряко участие през целия процес на преговорите посредством Специалния комитет и срещите на експерти.

Обобщение на отговорите и на начина, по който са взети предвид

Всички коментари от заинтересованите страни и от отделните държави-членки бяха надлежно взети предвид при изготвянето на позицията на Съюза по

[1] COM(2005) 79 окончателен.

преговорите.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Не бяха необходими външни експертни становища**.**

- **Оценка на въздействието**

С Протокола се увеличават ползите за потребителите, авиокомпаниите, работната сила и общностите в Съюза. Икономическите ползи от едно напълно открито авиационно пространство между ЕС и Съединените щати бяха оценени на няколко милиарда евро годишно в проучване на Booz Allen Hamilton, направено от името на Комисията[2].

Съгласно проучване на Ecorys, направено от името на Комисията (Генерална дирекция „Търговия“)[3] по-голямото регулаторно сближаване в областта на въздушния транспорт може значително да понижи разходите в сектора. В същото проучване се стига до заключението, че вторият етап на преговорите може да доведе до промяна на структурата на пазара както в ЕС, така и в САЩ и да увеличи рентабилността на въздушния транспорт.

Включването на член, отнасящ се до социалното измерение, гарантира, че по-нататъшното отваряне на пазара ще бъде съпътствано от високи стандарти в областта на работната сила и че правата на трудещите се няма да бъдат накърнени от новите възможности, които се предоставят с Протокола.

Протоколът съдържа твърд ангажимент на двете страни да ограничат или намалят влиянието на международното въздухоплаване върху околната среда. Задълбочаването на сътрудничеството за преодоляване на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда и за ограничаване на влиянието върху изменението на климата ще сведе до минимум евентуалните неблагоприятни последици върху околната среда от прилагането на Протокола.

3. Правни елементи на предложението

- **Обобщение на предлаганите мерки**

С Протокола се изменя Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г., като се въвеждат разпоредби относно:

– правно задължение за взаимно признаване на регулаторните решения на другата страна по отношение на годността и гражданството на авиокомпаниите (нов член 6а). Така значително ще се намали регулаторната тежест за авиокомпаниите и за регулаторните органи;

– задълбочено сътрудничество за ограничаване на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда (нов член 15).

---

[2] Booz Allen Hamilton (2007 г.), Икономическото въздействие на едно открито авиационно пространство между ЕС и САЩ, http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/final_report_us_bah.pdf

[3] Ecorys (2009 г.), Нетарифни мерки в търговията и инвестициите между ЕС и САЩ — икономически анализ. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/december/tradoc_145613.pdf

Сътрудничеството за преодоляване на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда ще обхваща областите на научноизследователската и развойна дейност, нови методи на управление на въздушния трафик, координиране в рамките на международни форуми. Важен елемент в това отношение е съвместната работа за гарантиране на съответствие на съответните пазарни мерки по отношение на емисиите от въздушния превоз. Сътрудничеството по проблемите на околната среда ще увеличи също прозрачността по отношение на експлоатационните ограничения, свързани с шума на летищата с повече от 50 000 годишни полета на граждански дозвукови реактивни ВС;

– изрично признаване на значението на социалното измерение и на ползите от високите стандарти в областта на работната сила, както и задълбочено сътрудничество във връзка със социалните последици от прилагането на споразумението (нов член 17а);

– засилена роля на Съвместния комитет, която му дава възможност да се занимае с несъвместимостите при регулаторните подходи, да следи за взаимното признаване на решения и да насърчава сътрудничеството в допълнителни области, включително управлението на въздушния трафик, улесняване на движението на пътниците, безопасността и сътрудничеството с други държави (нови параграфи в член 18);

– процес на търсене на нови възможности за достъп до пазара и за инвестиции (нов член 21). Двете страни се ангажират да работят за отстраняване на пречките пред достъпа до пазара. Съвместният комитет редовно ще прави преглед на напредъка в това отношение. Двете страни ще започнат сътрудничество в рамките на Съвместния комитет за постигане на общата цел за отстраняване на пречките пред достъпа до пазара. При промяна на законодателството, която предоставя на Комисията по-голяма роля в мониторинга на процедурите по въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата в ЕС с повече от 50 000 годишни полета, авиокомпаниите на ЕС ще се ползват от допълнителни права по седмата свобода между САЩ и трети страни, а пречките пред достъпа до пазара в САЩ за авиокомпании на трети страни, притежавани и контролирани от инвеститори от ЕС, ще бъдат отстранени. При законодателни промени в САЩ, които разрешават мажоритарна собственост на ЕС и контрол над авиокомпании на САЩ, ЕС ще позволи мажоритарна собственост на САЩ и контрол над авиокомпании на ЕС. Ако ЕС изпълни изискванията по отношение на мониторинга на процедурите по въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума, но не се наблюдава напредък от страна на САЩ в либерализирането на инвестициите, ЕС ще има право да замрази операциите на американските превозвачи и обратното;

– по-широк достъп на авиокомпаниите на ЕС до въздушния транспорт, финансиран от американското правителство (ново приложение 3), който понастоящем е ограничен и се отнася само до авиокомпаниите от САЩ („Fly America“). Авиолиниите от ЕС ще могат да продават въздухоплавателни услуги на изпълнители в договорни отношения с правителството на САЩ по всички маршрути, с изключение на превозите, финансирани от Департамента на отбраната на САЩ.

Протоколът е придружен от меморандум за консултации, който включва допълнителни нови елементи, с цел по-нататъшно задълбочаване на съществуващото сътрудничество в областта на авиационната сигурност, политиката за конкуренцията, и съвместните усилия за преодоляване на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда.

- **Правно основание**

Член 207, параграф 5, във връзка с член 218, параграфи 2 и 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

- **Принцип на субсидиарност**

Принципът на субсидиарност се прилага доколкото предложението не е от изключителната компетенция на Общността.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради посочените по-долу причини.

Със Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ от 2007 г. бе създадена хармонизирана регулаторна рамка за въздушен транспорт между Съюза и САЩ. Изменение на международен договор на равнището на Съюза може да се направи единствено на равнището на Съюза. Освен това целите на Протокола могат да бъдат постигнати само на равнището на Съюза, тъй като включват редица области от изключителната компетентност на Съюза.

Чрез действия на Съюза ще бъдат постигнат по-добре целите на предложението поради следните причини.

Изменение на международен договор на равнището на Съюза може да се направи единствено на равнището на Съюза. Освен това целите на Протокола могат да бъдат постигнати само на равнището на Съюза, тъй като включват редица области от изключителната компетентност на Съюза.

Поради това предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

- **Принцип на пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини.

С Протокола ще се намали регулаторната тежест и разходите за авиокомпаниите. С него на сектора не се налагат нови задължения.

Държавите-членки ще продължат да извършват обичайните административни дейности, които изпълняват в контекста на международния въздухоплавателен транспорт, но по общи правила, прилагани еднакво.

Държавите-членки ще продължат да извършват обичайните административни дейности по отношение на експлоатационните ограничения, свързани с шума на летищата в ЕС. ЕС и неговите държави-членки не поемат задължения във връзка

с експлоатационни ограничения, свързани с шума, които превишават изискванията, залегнали в Директивата за шума (2002/30/ЕО).

- **Избор на инструменти**

Предлагани инструменти: международно споразумение

Други средства не биха били подходящи поради следните причини.

Международно споразумение може да бъде изменено само с международно споразумение.

4. **Отражение върху бюджета**

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

2010/0113 (NLE)

Предложение за

Решение на Съвета и на представителите на правителствата на държавите-членки на Европейския съюз, заседаващи в Съвета

относно подписването и временното прилагане на протокола за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и нейните държави-членки, от една страна, и Съединените американски щати, от друга страна

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И ПРЕДСТАВИТЕЛИТЕ НА ПРАВИТЕЛСТВАТА НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ, ЗАСЕДАВАЩИ В СЪВЕТА

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 207, параграф 5 във връзка с член 218, параграфи 2 и 5 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като имат предвид, че:

(1) Споразумението за въздушен транспорт между Съединените американски щати, от една страна, и Европейската общност и нейните държави-членки, от друга страна („Споразумение за въздушен транспорт“), което бе подписано на 25 и 30 април 2007 г., включваше задължение за двете страни да започнат втори етап на преговори.

(2) Комисията договори от името на Съюза и на държавите-членки протокол за изменение на Споразумението за въздушен транспорт (наричан по-долу „Протоколът“) в съответствие с член 21 от посоченото споразумение.

(3) Протоколът бе парафиран на 25 март 2010 г.

(4) Протоколът е съобразен изцяло със законодателството на ЕС, по-специално със системата на ЕС за търговия с емисии.

(5) Протоколът, договорен от Комисията, следва да бъде подписан и временно прилаган от Съюза и неговите държави-членки при условие, че бъде сключен на по-късна дата.

(6) Необходимо е да се постигнат процедурни договорености за решаване как, при необходимост, да бъде прекратено временното прилагане на Протокола и как да се вземат мерки в съответствие с член 21, параграф 5 от Споразумението за въздушен транспорт, изменено с Протокола. Необходимо е също така да се постигнат процедурни договорености за временна отмяна на взаимното признаване на регулаторни решения относно годността и гражданството на

авиокомпаниите и за прилагане на някои разпоредби на споразумението, включително тези, отнасящи се до околната среда.

РЕШИХА:

Член 1 (Подписване и временно прилагане)

1. Подписването на Протокола за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между Съединените американски щати, от една страна, и Европейската общност и нейните държави-членки, от друга страна (наричан по-долу „Протоколът“), се одобрява с настоящото от името на Съюза при условие, че Съветът вземе решение относно сключването на Протокола. Текстът на протокола е приложен към настоящото решение.

2. Председателят на Съвета се упълномощава с настоящото да посочи лицето/лицата, което/които е/са оправомощено/оправомощени да подпише/ат Протокола от името на Съюза при условие, че той бъде сключен.

3. До влизането си в сила Протоколът се прилага временно от Съюза и от неговите държави-членки в съответствие с прилагането на националното право, от датата на подписването.

4. Решение за прекратяване на временното прилагане на Протокола и изпращане на известие за това на Съединените американски щати в съответствие с член 9, параграф 2 от Протокола, както и решение за оттегляне на това известие, се приемат от Съвета от името на Съюза и на държавите-членки с единодушие въз основа на съответните разпоредби от Договора.

Член 2 (Временна отмяна на взаимното признаване)

Решение за временна отмяна на взаимното признаване на регулаторни решения относно годността и гражданството на авиокомпаниите и за уведомяване на Съединените щати за това в съответствие с член 6а, параграф 2 от Споразумението за въздушен транспорт, изменено с Протокола, се взема от Съвета, от името на Съюза и на държавите-членки, с единодушие въз основа на съответните разпоредби от Договора.

Член 3 (Съвместен комитет)

1. Съюзът и държавите-членки се представляват в Съвместния комитет, учреден по силата на член 18 от Споразумението за въздушен транспорт, изменено с Протокола, от представители на Комисията и на държавите-членки.

2. Позицията, която трябва да се заеме от Съюза и неговите държави-членки в рамките на Съвместния комитет по въпроси от изключителната компетентност

на Съюза, които не изискват приемането на решение с правна сила, се приема от Комисията, като Съветът и държавите-членки се уведомяват предварително.

3. За решения на Съвместния комитет по въпроси от изключителната компетентност на Съюза, позицията, която трябва да се заеме от Съюза и неговите държави-членки, се приема от Съвета, с квалифицирано мнозинство по предложение на Комисията, освен в случаите, когато приложимите процедури при гласуване, предвидени в Договора за функционирането на Европейския съюз, предвиждат друго.

4. За решения на Съвместния комитет по въпроси от изключителната компетентност на държавите-членки, позицията, която трябва да се заеме от Съюза и неговите държави-членки, се приема от Съвета, с единодушие по предложение на Комисията или на държавите-членки освен в случаите, когато дадена държава-членка е информирала Генералния секретариат на Съвета в рамките на един месец от приемането на позицията, че тя може да даде съгласието си за решението на Съвместния комитет единствено след като получи това на законодателните си органи главно при изразена резерва за парламентарно разглеждане.

5. Позицията на Съюза и на държавите-членки в рамките на Съвместния комитет се представя от Комисията, освен в областите, които са от изключителната компетентност на държавите-членки, в който случай тя се представя от председателството на Съвета или, ако Съветът реши — от Комисията.

Член 4 (Решения в съответствие с член 21 от Споразумението)

Решение да не се допускат авиокомпании на другата страна да експлоатират допълнителни честоти или да получат достъп до нови пазари съгласно Споразумението за въздушен транспорт и за това да бъдат уведомени Съединените Американски щати в съответствие с член 21, параграф 5 от Споразумението за въздушен транспорт, изменено с Протокола, се взема от Съвета, от името на Съюза и на държавите-членки с единодушие, въз основа на съответните разпоредби от Договора.

Член 5 (Информация до Комисията)

Държавите-членки информират незабавно Комисията за всяко искане или уведомление, отправено от или до тях съгласно член 15 (Околна среда) от Споразумението за въздушен транспорт, изменено с Протокола.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Съвета
Председател
[…]