COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 3.5.2010
COM(2010)209 final

2010/0113 (NLE)

Propunere de

**Decizie a Consiliului și a reprezentanților guvernelor statelor membre ale Uniunii Europene, reuniți în cadrul Consiliului**

**privind semnarea și aplicarea cu titlu provizoriu a Protocolului de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Statele Unite ale Americii, pe de altă parte**

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. Contextul propunerii

- **Motivele și obiectivele propunerii**

La data de 30 martie 2008, Acordul privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, pe de o parte, și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de altă parte, semnat la 25 și 30 aprilie 2007 (denumit în continuare „Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007"), a intrat în vigoare cu titlu provizoriu.

În conformitate cu articolul 21 din Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007, Comisia a început cea de-a doua etapă de negocieri cu Statele Unite în mai 2008. Consiliul a analizat progresele realizate în decembrie 2009 și în martie 2010. După opt runde de negocieri în a doua etapă, la data de 25 martie 2010 s-a ajuns la un acord cu privire la un proiect de Protocol de modificare a Acordului UE-SUA privind transportul aerian din 2007.

Protocolul vizează:

- inițierea unui proces de sporire a oportunităților pentru investițiile străine în industria aeronautică,

- deschiderea mai mare a accesului la piață, inclusiv un acces sporit al companiilor aeriene din UE la transportul aerian finanțat de guvernul SUA, și

- consolidarea suplimentară a cooperării în materie de reglementare în toate sectoarele politicii din domeniul aviației, în special în ceea ce privește abordarea impactului aviației asupra mediului.

- **Contextul general**

Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007 a reprezentat o schimbare semnificativă în relațiile transatlantice în materie de aviație, oferind companiilor aeriene noi libertăți comerciale extinse și un cadru larg de cooperare în materie de reglementare cu Statele Unite, în privința unei game largi de aspecte. Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007 a adus beneficii substanțiale companiilor aeriene, aeroporturilor și utilizatorilor transportului aerian din Europa.

Cu toate acestea, UE a urmărit să obțină oportunități suplimentare pentru investiții și pentru accesul la piață. Prin urmare, articolul 21 din Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007 stabilește o listă neexhaustivă de „aspecte de interes prioritar" pentru negocierile din cea de-a doua etapă, inclusiv oportunități suplimentare pentru investiții și pentru accesul la piață, precum și aspecte de mediu.

În conformitate cu articolul 21 alineatul (1) din Acordul dintre UE și SUA privind transportul aerian din 2007, cea de-a doua etapă de negocieri a fost deschisă în mai 2008. Articolul 21 alineatul (3) din Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007 permite ambelor părți să suspende anumite drepturi dacă nu se ajunge la un acord în a doua etapă până la 30 noiembrie 2010.

După opt runde de negocieri, părțile au ajuns la un acord cu privire la proiectul de

Protocol de modificare a Acordului UE-SUA privind transportul aerian din 2007 („protocolul”) la 25 martie 2010.

- **Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii**

Protocolul modifică Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007.

- **Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii**

Încheierea celei de-a doua etape a negocierilor cu Statele Unite a reprezentat o prioritate pentru UE în cadrul politicii sale externe în domeniul aviației, după cum s-a specificat în Comunicarea Comisiei „Dezvoltarea agendei politicii externe a Uniunii Europene în domeniul aviației”[1].

Reuniunea la nivel înalt UE-SUA, care a avut loc la 3 noiembrie 2009, a confirmat angajamentul politic al Uniunii de a ajunge la un acord în a doua etapă în 2010, în contextul obiectivului general de reducere a barierelor din calea comerțului, investițiilor și activității economice.

Datorită dimensiunii sale accentuate de mediu, protocolul este în deplină concordanță cu obiectivul Uniunii de a limita impactul aviației internaționale asupra schimbărilor climatice. De asemenea, o atenție specială se acordă și dimensiunii sociale a acordului.

## 2. Consultarea părților interesate și evaluarea impactului

- **Consultarea părților interesate**

*Metodele de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților*

Pe parcursul întregului proces de negociere, Comisia s-a consultat cu părțile interesate, în special prin intermediul reuniunilor periodice ale forului consultativ constituit din reprezentanți ai transportatorilor aerieni, ai aeroporturilor și ai organizațiilor sindicale.

Statele membre s-au implicat îndeaproape pe parcursul întregului proces de negociere prin intermediul reuniunilor comitetului special și ale experților.

*Sinteza răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare*

Toate observațiile transmise de părțile interesate și de statele membre au fost luate în considerare în mod corespunzător la elaborarea poziției Uniunii în cadrul negocierilor.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Nu a fost necesar să se recurgă la expertiză externă.

- **Evaluarea impactului**

Protocolul aduce noi beneficii consumatorilor, companiilor aeriene, angajaților și

[1] COM(2005) 79 final.

comunităților din cadrul Uniunii. Beneficiile economice ale unui spațiu aviatic pe deplin deschis între UE și Statele Unite au fost estimate, într-un studiu realizat de Booz Allen Hamilton în numele Comisiei, la câteva miliarde de euro pe an[2].

Un studiu realizat de către Ecorys în numele Comisiei (DG TRADE)[3] estimează că o convergență mai accentuată în materie de reglementare în domeniul transportului aerian ar putea reduce semnificativ costurile pentru acest sector. Studiul concluzionează că cea de-a doua etapă de negocieri ar putea modifica structura piețelor UE și SUA, sporind rentabilitatea industriei aeronautice.

Introducerea unui articol privind dimensiunea socială garantează că deschiderea mai accentuată a pieței va fi însoțită de standarde de muncă ridicate și că drepturile lucrătorilor nu vor fi periclitate de noile oportunități create de protocol.

Protocolul include angajamentele ferme ale ambelor părți de a limita sau de a reduce impactul aviației internaționale asupra mediului. Consolidarea cooperării pentru reducerea impactului aviației internaționale asupra mediului și pentru atenuarea schimbărilor climatice va reduce la minimum eventualele efecte negative ale protocolului asupra mediului.

## 3. Elemente juridice ale propunerii

- **Rezumatul acțiunii propuse**

Protocolul modifică Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007 prin următoarele prevederi:

- obligația juridică de recunoaștere reciprocă a deciziilor normative ale celeilalte părți cu privire la conformitatea și cetățenia companiilor aeriene (noul articol 6 *bis*). Aceasta va reduce în mod semnificativ povara legislativă asupra companiilor aeriene și a autorităților de reglementare.

- consolidarea cooperării pentru limitarea impactului aviației internaționale asupra mediului (noul articol 15). Cooperarea în vederea reducerii impactului aviației internaționale asupra mediului va include domeniul cercetării și dezvoltării, al inovației în domeniul managementului traficului aerian, al coordonării în cadrul forurilor internaționale. În acest sens, un element important îl constituie conlucrarea în vederea asigurării coerenței măsurilor bazate pe piață în ceea ce privește emisiile din sectorul aviatic. Cooperarea privind aspectele de mediu va spori de asemenea transparența în ceea ce privește restricțiile de operare referitoare la zgomot de pe aeroporturile cu mai mult de 50 000 de mișcări anuale ale avioanelor civile subsonice cu reacție.

- o recunoaștere explicită a importanței dimensiunii sociale și a beneficiilor aduse de standardele de muncă ridicate, precum și consolidarea cooperării în privința efectelor sociale ale acordului (noul articol 17 *bis*).

---

[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

- consolidarea rolului comitetului mixt, pentru a-l autoriza să intervină în cazul incompatibilitatea abordărilor în materie de reglementare, să permită recunoașterea reciprocă a deciziilor și să promoveze cooperarea într-o serie de alte domenii, inclusiv managementul traficului aerian, facilitarea circulației pasagerilor, siguranța și cooperarea cu alte țări (noile alineate din articolul 18).

- un proces de facilitare a accesului la piață și a oportunităților de investiții (noul articol 21). Ambele părți se angajează să continue eliminarea barierelor din calea accesului la piață. Comitetul mixt va analiza periodic progresele realizate în acest sens. Ambele părți vor stabili un proces de cooperare în cadrul comitetului mixt în vederea atingerii obiectivului comun de eliminare a barierelor din calea accesului la piață. În cazul modificării legislației UE în sensul acordării unui rol mai important Comisiei în cadrul monitorizării procedurilor pentru introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din UE cu mai mult de 50 000 de mișcări anuale, companiile aeriene din UE ar beneficia de drepturile suplimentare acordate în temeiul celei de-a șaptea libertăți între SUA și țările terțe, iar barierele din calea accesului la piața SUA pentru companiile aeriene din țările terțe deținute și controlate de investitori din UE ar fi eliminate. În cazul unei modificări a legislației SUA, care să permită deținerea majoritară și controlul companiilor aeriene americane de către investitori din UE, UE va permite, de asemenea, deținerea majoritară și controlul companiilor aeriene din UE de către investitori din SUA. Dacă UE îndeplinește cerințele privind monitorizarea restricțiilor de operare referitoare la zgomot, însă în SUA nu se înregistrează progrese în sensul liberalizării investițiilor, UE are dreptul să înghețe operațiunile transportatorilor americani și viceversa.

- îmbunătățirea accesului companiilor aeriene din UE la transportul aerian finanțat de guvernul SUA (noua anexă 3), care, în prezent, este limitat la companiile aeriene americane („*Fly America*”). Companiile aeriene din UE vor putea vinde servicii de transport aerian contractorilor guvernului SUA pe orice rută, cu excepția transportului finanțat de către Ministerul Apărării din SUA.

Protocolul este însoțit de un memorandum al consultărilor, care include noi elemente suplimentare cu scopul de a intensifica cooperarea existentă în domeniul securității aviatice și al politicii din domeniul concurenței, precum și eforturile comune menite să reducă impactul aviației internaționale asupra mediului.

- **Temeiul juridic**

Articolul 207 alineatul (5), coroborat cu articolul 218 alineatele (2) și (5) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- **Principiul subsidiarității**

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră în sfera competenței exclusive a Uniunii.

Obiectivele propunerii nu pot fi atinse într-o măsură suficientă de către statele membre din următoarele motive:

Acordul UE-SUA privind transportul aerian din 2007 a stabilit un cadru de reglementare armonizat pentru transportul aerian între Uniune și Statele Unite.

Modificarea unui tratat internațional la nivelul Uniunii poate fi realizată numai la nivelul Uniunii. În plus, obiectivele protocolului pot fi atinse numai la nivelul Uniunii, deoarece implică anumite domenii care intră în sfera competenței exclusive a Uniunii.

Obiectivele propunerii pot fi mai bine atinse prin acțiune la nivelul Uniunii din următoarele motive:

Modificarea unui tratat internațional la nivelul Uniunii poate fi realizată numai la nivelul Uniunii. În plus, obiectivele protocolului pot fi atinse numai la nivelul Uniunii, deoarece implică anumite domenii care intră în sfera competenței exclusive a Uniunii.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea este conformă cu principiul proporționalității din următoarele motive:

Protocolul va reduce povara legislativă și costurile suportate de companiile aeriene și nu va impune noi obligații sectorului respectiv.

Statele membre vor continua să desfășoare sarcinile administrative tradiționale pe care le îndeplinesc în contextul transportului aerian internațional, însă în temeiul unor norme comune, aplicate în mod uniform.

Statele membre vor continua să-și îndeplinească sarcinile administrative cu privire la restricțiile de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din UE. UE și statele sale membre nu-și asumă obligații privind restricțiile de operare referitoare la zgomot care depășesc cerințele Directivei privind zgomotul (2002/30/CE).

- **Alegerea instrumentelor**

Instrumentele propuse: acord internațional

Alte mijloace nu ar fi potrivite din următorul motiv:

Un acord internațional poate fi modificat numai printr-un acord internațional.

## 4. Implicații bugetare

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

2010/0113 (NLE)

Propunere de

**Decizie a Consiliului și a reprezentanților guvernelor statelor membre ale Uniunii Europene, reuniți în cadrul Consiliului**

**privind semnarea și aplicarea cu titlu provizoriu a Protocolului de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, pe de o parte, și Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE ȘI REPREZENTANȚII GUVERNELOR STATELOR MEMBRE, REUNIȚI ÎN CADRUL CONSILIULUI,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 207 alineatul (5), coroborat cu articolul 218 alineatele (2) și (5),

având în vedere propunerea Comisiei,

întrucât

(1) Acordul privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, pe de o parte, și Comunitatea Europeană și sale statele membre, pe de altă parte, semnat la 25 și 30 aprilie 2007 (denumit în continuare „Acordul privind transportul aerian”) include obligația ambelor părți, de a iniția a doua etapă de negocieri.

(2) Comisia a negociat, în numele Uniunii și al statelor membre, un Protocol de modificare a Acordului privind transportul aerian (denumit în continuare „protocolul”), în conformitate cu articolul 21 din acordul menționat.

(3) Protocolul a fost parafat la 25 martie 2010.

(4) Protocolul este în deplină concordanță cu legislația UE, în special cu Sistemul UE de comercializare a cotelor de emisii.

(5) Protocolul negociat de Comisie trebuie semnat și aplicat cu titlu provizoriu de către Uniune și statele membre, sub rezerva eventualei sale încheieri la o dată ulterioară.

(6) Este necesar să se stabilească dispoziții procedurale pentru a se decide, dacă este cazul, modalitatea de întrerupere a aplicării cu titlu provizoriu a protocolului și de luare a unor măsuri în temeiul articolului 21 alineatul (5) din Acordul privind transportul aerian, astfel cum a fost modificat prin protocol. De asemenea, este necesar să se stabilească dispoziții procedurale pentru suspendarea recunoașterii reciproce a deciziilor normative privind conformitatea și cetățenia companiilor aeriene și pentru implementarea anumitor dispoziții ale acordului, inclusiv a celor privind mediul.

DECID:

*Articolul 1 (Semnarea și aplicarea cu titlu provizoriu)*

1. Prin prezenta se aprobă, în numele Uniunii, semnarea Protocolului de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, pe de o parte, și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de altă parte (denumit în continuare „protocolul”), sub rezerva unei decizii a Consiliului privind încheierea protocolului. Textul protocolului se anexează la prezenta decizie.

2. Prin prezenta, președintele Consiliului este autorizat să desemneze persoana (persoanele) împuternicită (împuternicite) să semneze protocolul în numele Uniunii, sub rezerva încheierii acestuia.

3. Până la intrarea sa în vigoare, protocolul este aplicat cu titlu provizoriu de către Uniune și statele sale membre, în măsura în care legislația națională permite acest lucru, începând cu data semnării.

4. Consiliul adoptă, în numele Uniunii și al statelor membre, decizia de a întrerupe aplicarea cu titlu provizoriu a protocolului și de a notifica acest lucru Statelor Unite ale Americii, în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din protocol, precum și decizia de a retrage o astfel de notificare, hotărând în unanimitate, în conformitate cu dispozițiile relevante din tratat.

*Articolul 2 (Suspendarea recunoașterii reciproce)*

Consiliul adoptă, în numele Uniunii și al statelor membre, decizia de a suspenda recunoașterea reciprocă a deciziilor normative privind conformitatea și cetățenia companiilor aeriene și de a notifica acest lucru Statelor Unite, în conformitate cu articolul 6 *bis* alineatul (2) din Acordul privind transportul aerian, astfel cum a fost modificat prin protocol, hotărând în unanimitate, în conformitate cu dispozițiile relevante din tratat.

*Articolul 3 (Comitetul mixt)*

1. Uniunea și statele membre sunt reprezentate în cadrul comitetului mixt instituit în temeiul articolului 18 din Acordul privind transportul aerian, astfel cum a fost modificat prin protocol, de către reprezentanții Comisiei și ai statelor membre.

2. Poziția care urmează a fi adoptată de Uniune și de statele membre ale acesteia în cadrul comitetului mixt cu privire la aspecte care intră în sfera competenței exclusive a Uniunii și care nu necesită adoptarea unei hotărâri cu efecte juridice este stabilită de către Comisie și notificată în avans Consiliului și statelor membre.

3. Pentru deciziile comitetului mixt privind aspectele care intră în sfera de competență a Uniunii, poziția care urmează a fi adoptată de Uniune și de statele membre ale

acesteia este adoptată de către Consiliu, hotărând cu majoritate calificată, la propunerea Comisiei, cu excepția cazului în care procedurile de votare aplicabile, stabilite în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, conțin alte dispoziții.

4. Pentru deciziile comitetului mixt privind aspectele care intră în sfera de competență a statelor membre, poziția care urmează a fi adoptată de Uniune și de statele membre ale acesteia este adoptată de Consiliu, hotărând în unanimitate, la propunerea Comisiei sau a statelor membre, cu excepția cazului în care un stat membru informează Secretariatul general al Consiliului, în termen de o lună de la adoptarea poziției respective, că poate accepta decizia care trebuie luată de către comitetul mixt numai cu acordul organelor sale legislative, în principal din cauza unei rezerve de examinare parlamentară.

5. Poziția Uniunii Europene și a statelor membre în cadrul comitetului mixt este prezentată de către Comisie, cu excepția aspectelor care intră în sfera competenței exclusive a statelor membre, caz în care poziția este prezentată de Președinția Consiliului sau, dacă Consiliul decide în acest sens, de către Comisie.

*Articolul 4 (Decizii luate în conformitate cu articolul 21 din acord)*

Consiliul adoptă, în numele Uniunii și al statelor membre, decizia de a nu permite companiilor aeriene ale celeilalte părți să opereze pe frecvențe suplimentare sau să pătrundă pe piețe noi, în conformitate cu Acordul privind transportul aerian, și de a notifica acest fapt Statelor Unite ale Americii, în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Acordul privind transportul aerian, astfel cum a fost modificat prin protocol, hotărând în unanimitate, în conformitate cu dispozițiile relevante din tratat.

*Articolul 5 (Informarea Comisiei)*

Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la orice cerere sau notificare făcută sau primită de acestea în temeiul articolului 15 (Mediul) din Acordul privind transportul aerian, astfel cum a fost modificat prin protocol.

Adoptată la Bruxelles, […]

*Pentru Consiliu*
*Președintele*
*[...]*