KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(92) 222 endelig udg.

Bruxelles, den 25. maj 1992

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om

indgåelse af aftalen mellem

Det Europæiske Økonomiske Fællesskab

og

Amerikas Forenede Stater

om handel med store civile luftfartøjer

(forelagt af Kommissionen)

Begrundelse

1. Ved afgørelse af 4. februar 1991 bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede forhandlinger med Amerikas Forenede Stater og med andre parter i GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer med henblik på at indgå nye aftaler om handel med civile luftfartøjer.

2. I overensstemmelse med nævnte afgørelse og de detaljerede forhandlingsdirektiver, som Rådet vedtog, førte Kommissionen i samråd med Artikel 113-Udvalget forhandlinger med De Forenede Stater, som den 31. marts 1992 resulterede i medfølgende aftale.

3. Denne aftale er i nær overensstemmelse med alle punkter i forhandlingsdirektiverne. Det skal påpeges, at aftalens anvendelsesområde begrænses til at omfatte store civile luftfartøjer. Da det hvad dette spørgsmål angår ikke var muligt at nå til en tilfredsstillende definition udtrykt i antal flysæder, henvises der udtrykkeligt til luftfartøjer, der i Fællesskabet fremstilles af Airbus Consortium. Kommissionen er desuden af den opfattelse, at der er fastlagt et afbalanceret regelsæt, som omfatter både direkte og indirekte støtte.

4. Både De Forenede Stater og Fællesskabet bekræfter i aftalens artikel 12, at de to parter er besluttet på at nå til en revision af GATT-luftfartsaftalen.

   Kommissionen forventer nu som fastsat i ovennævnte rådsafgørelse, at denne multilaterale forhandlingsproces omgående iværksættes sammen med De Forenede Staters regering.

FORSLAG TIL RÅDETS AFGØRELSE

om indgåelse af aftalen mellem
Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og
regeringen for Amerikas Forenede Stater
om handel med store civile luftfartøjer

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 113,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, og

ud fra følgende betragtning:

Den aftale om handel med store civile luftfartøjer, der er forhandlet mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og regeringen for Amerikas Forenede Stater i Bruxelles den 31. marts 1992, bør godkendes -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og regeringen for Amerikas Forenede Stater om handel med store civile luftfartøjer godkendes på Fællesskabets vegne.

Teksten til aftalen er knyttet som bilag til denne afgørelse.

Artikel 2

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den person, der er beføjet til at undertegne nævnte aftale med bindende virkning for Fællesskabet.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

AFTALE
om anvendelsen af
GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer
på samhandelen med store civile luftfartøjer

mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab (i det følgende benævnt "EØF") og regeringen for Amerikas Forenede Stater (i det følgende benævnt "USA")

EØF og USA,

SOM ERKENDER behovet for at fremme gunstigere vilkår for den internationale handel med store civile luftfartøjer og at lette den spændte handelsmæssige situation på dette område,

SOM ERKENDER, at reglerne i GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer bør strammes med henblik på gradvis at mindske statsstøttens rolle,

SOM HENVISER til de principper og mål, som repræsentanter for USA og EØF nåede til enighed om på deres møde i London den 27. oktober 1987,

SOM SØGER at forfølge det fælles mål at hindre sådanne fordrejninger af handelen, som følger af direkte eller indirekte statsstøtte til udvikling og produktion af store civile luftfartøjer, og at stramme reglerne for ydelse af sådan støtte og tilskynde til vedtagelse af sådanne regler på multilateralt plan i GATT-regi,

SOM HAR til hensigt at optræde på en sådan måde, at det ikke berører deres rettigheder og forpligtelser i medfør af GATT og andre internationale overenskomster, der er forhandlet i GATT-regi,

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

Artikel 1

Statsdirigerede indkøb, obligatoriske underleverandørkontrakter og tilskyndelser

For så vidt angår spørgsmål, der er omfattet af artikel 4 i GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer (luftfartsaftalen), er parterne enige om at optræde i overensstemmelse med den fortolkende bemærkning til artikel 4 i luftfartsaftalen, som er anført i bilag I til denne aftale.

Artikel 2

Tidligere indgåede statslige forpligtelser

Statsstøtte til bestående programmer for store civile luftfartøjer, for hvilken der er indgået forpligtelse forud for tidspunktet for denne aftales ikrafttræden, er ikke omfattet af bestemmelserne i denne aftale, medmindre andet er fastsat nedenfor. Vilkårene og betingelserne for ydelse af en sådan støtte må ikke ændres på en sådan måde, at den bliver gunstigere for støttemodtagerne; ubetydelige ændringer anses dog ikke for at være uforenelige med denne bestemmelse.

Artikel 3

Produktionsstøtte

Fra tidspunktet for denne aftales ikrafttræden yder parterne ikke direkte statsstøtte til produktion af store civile luftfartøjer, undtagen støtte, for hvilken der allerede er indgået fast forpligtelse. Dette forbud gælder både for bestående og fremtidige programmer.

Artikel 4

Udviklingsstøtte

4.1 Der ydes kun støtte til udvikling af nye store civile luftfartøjer, når det på grundlag af en kritisk projektvurdering baseret på forsigtige skøn er fastslået, at der er en rimelig forventning om, at der inden for en periode på 17 år fra tidspunktet for den første udbetaling af sådan støtte kan opnås dækning for alle omkostninger, som defineret i artikel 6, stk. 2, i luftfartsaftalen, herunder tilbagebetaling af statsstøtte på nedenanførte vilkår og betingelser.

4.2 Fra tidspunktet for denne aftales ikrafttræden må direkte statsstøtte, som en part har forpligtet sig til at yde til et udviklingsprogram for nye store civile luftfartøjer eller afledninger heraf, ikke overstige:

a) 25% af det pågældende programs samlede udviklingsomkostninger som beregnet på tidspunktet for indgåelse af forpligtelsen (eller af de faktiske udviklingsomkostninger, alt efter hvad der er lavest); royalty-betalingerne på denne tranche fastsættes på tidspunktet for indgåelse af forpligtelsen til at yde udviklingsstøtte, således at

støtten kan tilbagebetales til en rente, der ikke er lavere end omkostningerne ved statens optagelse af lån, inden for højst 17 år fra tidspunktet for første udbetaling, plus

b) 8% af det pågældende programs samlede udviklingsomkostninger som beregnet på tidspunktet for indgåelse af forpligtelsen (eller af de faktiske udviklingsomkostninger, alt efter hvad der er lavest); royalty-betalingerne på denne tranche fastsættes på tidspunktet for indgåelse af forpligtelsen til at yde udviklingsstøtte, således at støtten kan tilbagebetales til en rente, der ikke er lavere end omkostningerne ved statens optagelse af lån plus 1%, inden for højst 17 år fra tidspunktet for første udbetaling.

Disse beregninger foretages på grundlag af de i den kritiske projektvurdering anførte planlagte flyleveringer.

4.3 Royalty-betalingerne for hvert luftfartøj beregnes på tidspunktet for indgåelse af forpligtelsen til at yde udviklingsstøtte, som tilbagebetales på følgende grundlag:

a) 20% af de samlede betalinger beregnet i henhold til artikel 4, stk. 2, ovenfor skal erlægges på grundlag af leveringen af et antal luftfartøjer svarende til 40% af de planlagte leveringer;

b) 70% af de samlede betalinger beregnet i henhold til artikel 4, stk. 2, ovenfor skal erlægges på grundlag af leveringen af et antal luftfartøjer svarende til 85% af de planlagte leveringer.

Artikel 5

Indirekte statsstøtte

5.1 Parterne tager sådanne skridt, som er nødvendige for at sikre, at producenterne af store civile luftfartøjer ikke opnår urimelige fordele af indirekte statsstøtte, og at sådan støtte ikke fører til fordrejninger af den internationale handel med store civile luftfartøjer.

5.2 Fra tidspunktet for aftalens ikrafttræden må identificerbare fordele hidrørende fra indirekte støtte til udvikling eller produktion af varer, der er omfattet af denne aftale, beregnet netto efter inddækning af alle omkostninger, ikke i noget år overstige:

a) 3% af den årlige omsætning vedrørende fly til kommerciel luftfart i den pågældende parts civile luftfartsindustri for de varer, der er omfattet af denne aftale, eller
b) 4% af den årlige omsætning vedrørende fly til kommerciel luftfart i et hvilket som helst firma i den pågældende parts område for de varer, der er omfattet af denne aftale.

5.3 Fordele hidrørende fra indirekte støtte anses for at foreligge, når der er tale om en identificerbar nedsættelse af omkostningerne ved fremstilling af store civile luftfartøjer som følge af statsfinansieret forskning og udvikling på luftfartsområdet efter denne aftales ikrafttræden.

Kan det påvises, at resultaterne af forskning og udvikling uden forskelsbehandling er stillet til rådighed for parternes producenter af store civile luftfartøjer, holdes fordele hidrørende fra en sådan teknologi uden for beregningen i artikel 5, stk. 2. Der kan dog foreligge identificerbare fordele, når producenter af store civile luftfartøjer er ansvarlige for gennemførelsen af eller på et tidligt tidspunkt har adgang til resultaterne af en sådan forskning.

Har en part grund til at formode, at anden indirekte statsstøtte fører til identificerbare omkostningsreduktioner for store civile luftfartøjer, konsulterer de pågældende parter hinanden med henblik på at kvantificere sådanne reduktioner og lade dem indgå i ovennævnte beregning.

Fordele hidrørende fra indirekte støtte på grundlag af teknologi, der opnås som resultat af statsfinansieret forskning og udvikling eller af andre statslige programmer, beregnes normalt som den deraf følgende reduktion i forsknings- og udviklingsomkostningerne og i omkostningerne til produktionsudstyr eller produktionsprocesteknologi.

Artikel 6

Lån til generelle formål

Parterne påtager sig ikke ansvaret for særlige lån, som flyproducenterne yder eller stiller til rådighed i form af direkte lån, garantier eller på anden måde, for luftfartsselskaberne, bortset fra lån, der ydes som led i offentlig eksportkreditfinansiering i overensstemmelse med den sektoraftale for store fly, der er en del af OECD-aftalen om offentlig eksportfinansiering.

Artikel 7

Statslige kapitalindskud

Kapitalindskud er ikke omfattet af denne aftale. Indskud af kapital må imidlertid ikke finde sted på en sådan måde, at reglerne i aftalen undergraves.

Artikel 8

Gennemsigtighed

8.1 I det omfang, det er nødvendigt for at sikre en effektiv gennemførelse af denne aftale, udveksler parterne regelmæssigt og systematisk alle sådanne offentligt tilgængelige oplysninger, som regeringerne forelægger for deres respektive nationale, valgte forsamlinger, og som vedrører spørgsmål, der er omfattet af denne aftale og bilagene dertil. Sådanne offentlige oplysninger skal som minimum indbefatte det samlede beløb, der er ydet i form af statsstøtte til nye udviklingsprojekter og støttens andel af de samlede udviklingsomkostninger, samlede tal for udbetalinger og tilbagebetalinger, i forbindelse med direkte statsstøtte til programmer vedrørende fly til kommerciel luftfart, den civile luftfartsindustris årlige omsætning vedrørende fly til kommerciel luftfart som nærmere omhandlet i artikel 8, stk. 5, litra b), og de samlede identificerbare indirekte ydelser, som producenterne af store civile luftfartøjer har modtaget.

8.2 Hvad angår tidligere indgåede statslige forpligtelser vedrørende de programmer for store civile luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, fremlægger parterne i denne aftale endvidere særskilt en fuldstændig liste over sådanne forpligtelser, som allerede er udbetalt eller indgået, herunder oplysninger om tilbagebetalingsforpligtelsens form og den planlagte tilbagebetalingsperiode. For hver statslig myndighed, der yder nævnte støtte, underrettes den anden part om de samlede årlige udbetalinger og tilbagebetalinger i forbindelse med disse programmer. Desuden underretter enhver part den anden part i denne aftale om eventuelle ændringer, som gør vilkår og betingelser for den pågældende forpligtelse til at yde støtte gunstigere for støttemodtageren, herunder ændringer i tilbagebetalingsperioden, manglende tilbagebetaling af støtten eller nedsættelse af de planlagte tilbagebetalinger.

8.3 For så vidt angår fremtidige programmer for store civile luftfartøjer fremlægger parterne for hver statslig myndighed, der yder udviklingsstøtte, endvidere på tidspunktet for indgåelse af den statslige forpligtelse følgende særlige oplysninger vedrørende den pågældende støtte:

- det samlede beløb, der ydes som statsstøtte;
- statsstøttens andel udtrykt i procent af de beregnede samlede udviklingsomkostninger;
- statens forventede afkast;
- den planlagte tilbagebetalingsperiode for statsstøtten;
- det planlagte antal luftfartøjer, som ligger til grund for de beregninger, der er foretaget i henhold til artikel 4, stk. 2.

8.4 Under de konsultationer, der er foreskrevet i artikel 11, udveksler parterne for hver af de statslige myndigheder, der yder den pågældende støtte, oplysninger om statslige forpligtelser og statsstøtte; oplysningerne skal omfatte, men er ikke begrænset til:

- oplysninger om eventuelle ændringer, der gør vilkår og betingelser gunstigere for støttemodtageren, herunder ændringer i tilbagebetalingsperioden, manglende tilbagebetaling af støtten eller nedsættelse af de planlagte tilbagebetalinger, og

- oplysninger om årlige udbetalinger og tilbagebetalinger opgjort for hvert af de nye programmer, der er iværksat i henhold til artikel 4. Oplysningerne skal fremlægges på det første regulære konsultationsmøde, som finder sted senest tolv måneder efter udgangen af det år, i hvilket udbetalingerne og tilbagebetalingerne har fundet sted.

8.5 Under konsultationerne i henhold til artikel 11,

a) fremlægger parterne på årsbasis oplysninger om ny statsfinansieret forskning og udvikling, der har fundet sted eller er iværksat i løbet af det foregående år, og om igangværende forskningsog udviklingsprojekter på luftfartsområdet, herunder for hvert program nærmere oplysninger om de projekter, i hvilke producenter af store civile luftfartøjer deltager. Der fremlægges oplysninger om det pågældende aktivitetsområde og om omfanget af den statsfinansierede del af sådanne projekter;

b) fremlægger parterne for hvert program for store civile luftfartøjer oplysninger om identificerbare fordele hidrørende fra indirekte støtte.

Der fremlægges oplysninger om omkostningsinddækningen pr. program, som modtages fra producenterne af store civile luftfartøjer. Følgende særlige oplysninger fremlægges på årsbasis for hver af de statslige myndigheder, der yder den pågældende støtte:

1) den årlige omsætning vedrørende fly til kommerciel luftfart inden for den pågældende parts civile luftfartsindustri for de varer, der er omfattet af aftalen;

2) den årlige omsætning vedrørende fly til kommerciel luftfart for de varer, der er omfattet af aftalen, for hvert firma i den pågældende parts område, som fremstiller varer, der er omfattet af aftalen, og

3) det samlede omfang af indirekte fordele som defineret i artikel 5, stk. 2, for den civile luftfartsindustri for de varer, der er omfattet af aftalen, og for hvert firma, der deltager i fremstillingen af sådanne varer.

8.6 Finder en part, at der er behov for yderligere oplysninger, som umiddelbart er relevante for gennemførelsen af bestemmelserne i denne aftale, skal sådanne oplysninger fremlægges på behørigt begrundet anmodning.

8.7 På behørigt begrundet anmodning fremlægger parterne på tidspunktet for indgåelsen af en forpligtelse til at yde ny udviklingsstøtte ikke-fortrolige oplysninger om den kritiske projektvurdering, for så vidt de vedrører bestemmelserne i artikel 4, stk. 1.

8.8 Oplysninger, der ikke er offentligt tilgængelige, og som fremlægges af en part, skal på anmodning af den part, der fremlægger dem, anses for fortrolige. Den statslige myndighed, der modtager oplysningerne, træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at således betegnede oplysninger ikke videregives til nogen uden for den pågældende statslige myndighed, selv efter udløbet af denne aftales gyldighedsperiode eller efter dens ophør. Fortrolige oplysninger må endvidere ikke anvendes i eventuelle handelstvister, undtagen med henblik på frotrolige interne statslige drøftelser og beslutninger i forbindelse med gennemførelsen af aftalen.

8.9 Medmindre andet er anført, udveksler parterne ovennævnte oplysninger på årsbasis. Uoverensstemmelser vedrørende oplysninger, der skal fremlægges i medfør af denne artikel, bilægges gennem konsultationer i henhold til artikel 11.

8.10 Parterne fremlægger oplysninger om nye indskud af statslig kapital i firmaer, der er beskæftiget med produktion af civile luftfartøjer, eller om ændringer i kapitalforholdene, herunder størrelsen og arten af den kapital, der indskydes.

8.11 Parterne tilskynder firmaer, der er beskæftiget med produktion af store civile luftfartøjer, til i højere grad at offentliggøre ikke-aggregerede finansielle driftsresultater for civile luftfartøjer gennem adskillelse af regnskabsaflæggelsen vedrørende militære og civile flytransaktioner og indførelse af regnskabsaflæggelse for de enkelte forretningsområder. Disse ikke-aggregerede finansielle resultater forventes som minimum at omfatte oplysninger om finansiering og kapitalanvendelse, herunder særlige oplysninger om indtægter, driftsindtægter, nettoaktiver, kapitalinvesteringer og statslige kapitalindskud.

8.12 Intet i denne aftale skal fortolkes således, at en kontraherende part er forpligtet til at meddele oplysninger, hvis videregivelse den pågældende part anser for at være i modstrid med sine væsentlige sikkerhedsinteresser.

Artikel 9

Særlige omstændigheder

9.1 Er der som følge af uforudsete, ganske særlige omstændigheder risiko for den fortsatte bestående af en væsentlig del af en af parternes[1] produktionsindustri for civile luftfartøjer og for den fortsatte finansielle levedygtighed for det selskab eller den afdeling i et selskab, der er ansvarlig for nævnte produktion af civile luftfartøjer, kan den pågældende part midlertidigt fravige de regler, der er fastsat i denne aftale. I den forbindelse skal nævnte selskab eller afdeling offentliggøre ikke-aggregerede finansielle driftsresultater for civile luftfartøjer[2]. Parterne kan dog ikke påberåbe sig denne bestemmelse om fravigelse for så vidt angår de regler, der gælder for iværksættelsen af nye programmer for civile luftfartøjer, som omhandlet i artikel 4.

9.2 Den pågældende part underretter den anden part om sine hensigter og åbner mulighed for forudgående konsultationer, medmindre han hindres heri af retlige grunde, og under alle omstændigheder underrettes den anden part omgående om grunden til, at denne artikel påberåbes, og der gives en fuldstændig redegørelse for de særlige foranstaltninger, der er truffet, herunder omfanget og arten af foranstaltningerne og deres forventede varighed.

9.3 Særlige foranstaltninger, som en part træffer i henhold til denne artikel:

a) begrænses i henseende til omfang og varighed til, hvad der er strengt nødvendigt for at afhjælpe de i stk. 1 nævnte vanskeligheder;

b) udformes med henblik på at sikre, at det begunstigede selskab hurtigst muligt igen bliver i stand til at udøve virksomhed på forretningsmæssige vilkår;

c) tager behørigt hensyn til de mulige følger for andre producenter af store civile luftfartøjer, og det skal undgås, at verdensmarkedspriserne for civile luftfartøjer trykkes gennem produktion til lager, for hvilken der ikke foreligger fast ordre.

9.4 Fastslår en part efter konsultationer i medfør af artikel 11, at foranstaltninger, der træffes i henhold til denne artikel, i betydeligt omfang undergraver de mål, som er fastsat i denne aftale, har den pågældende part ret til at suspendere nogle af eller alle aftalens bestemmelser eller at bringe den til ophør inden for 15 dage efter afslutningen af konsultationerne.

---

(1) I dette stykke anses "part" for at indbefatte den enkelte medlemsstat i EØF.

(2) Disse ikke-aggregerede finansielle resultater skal som minimum omfatte oplysninger om finansiering og kapitalanvendelse, herunder særlige oplysninger om indtægter, driftsindtægter, nettoaktiver, kapitalinvesteringer og statslige kapitalindskud.

Artikel 10

Undgåelse af handelskonflikter og retstvister

10.1 Parterne søger at undgå handelskonflikter vedrørende spørgsmål, der er omfattet af denne aftale(3).

10.2 Så længe denne aftale er i kraft tager parterne ikke på eget initiativ forholdsregler i henhold til deres nationale handelslove med hensyn til statsstøtte, der ydes i overensstemmelse med denne aftale. Intet i dette stykke er dog til hinder for, at en part ophæver denne aftale med den begrundelse, at den anden part ikke overholder den.

10.3 For at undgå handelskonflikter udfolder de bestræbelser for at tilskynde private parter til at anmode om at gøre brug af bestemmelserne i artikel 11 til bilæggelse af tvister vedrørende spørgsmål, der er omfattet af denne aftale. Anmoder private klagere imidlertid om, at der tages forholdsregler i henhold til nationale love om spørgsmål, der er omfattet af denne aftale, underretter klagernes regeringsmyndigheder omgående den anden part og tilbyder, at der indledes konsultationer i henhold til artikel 11. Den part, mod hvilken der er taget sådanne forholdsregler, har ret til enten at suspendere nogle af eller alle denne aftales bestemmelser eller at bringe den til ophør inden for 15 dage efter afslutningen af konsultationerne.

10.4 Ved gennemførelsen af eventuelle undersøgelser af klager vedrørende varer, der er omfattet af denne aftale, som på grundlag af private søgsmål er indledt i henhold til nationale handelslove, tager parterne i overensstemmelse med deres lovgivning hensyn til indvendinger vedrørende overholdelsen af bestemmelserne i denne aftale.

Artikel 11

Konsultationer

11.1 For at sikre, at aftalen fungerer tilfredsstillende, konsulterer parterne hinanden regelmæssigt og under alle omstændigheder mindst to gange årligt.

11.2 En part kan anmode om konsultationer om enhver udvikling, der vedrører denne aftales funktion. Sådanne konsultationer afholdes senest 30 dage efter tidspunktet for modtagelse af anmodningen herom.

11.3 Parterne er indforstået med at søge at bilægge alle tvister inden for en frist på tre måneder fra den oprindelige anmodning om konsultationer. Konsultationerne anses ikke for afsluttet med henblik på artikel 8 og 9 før udløbet af nævnte frist på tre måneder.

---

(3) Ved forholdsregler med hensyn til "spørgsmål, der er omfattet af denne aftale" forstås handelsforanstaltninger, der vedrører direkte og indirekte statsstøtte som defineret i denne aftale. De omfatter ikke foranstaltninger i forbindelse med dumping, beskyttelse af intellektuel ejendomsret eller antitrust- og konkurrencelovgivning.

Artikel 12

GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer

12.1 Parterne foreslår i fællesskab andre parter, der har undertegnet luftfartsaftalen, at regler affattet efter retningslinjerne for dem, der er fastsat i denne aftale, samt de fortolkende bemærkninger i bilag I, indarbejdes i ovennævnte GATT-aftale. Parterne foreslår endvidere, at de forbedrede bestemmelser om bilæggelse af tvister, der er aftalt som led i Uruguay-Runden, anvendes til bilæggelse af tvister, der måtte opstå ved anvendelsen af den nye luftfartsaftale.

12.2 Parterne udfolder videregående bestræbelser for at sikre, at disse eller tilsvarende regler indarbejdes i luftfartsaftalen eller vedtages af de vigtigste signatarstater snarest muligt, og tilstræber endvidere at udvide dækningsområdet for reglerne i denne aftale til at omfatte alle de varer, der er omfattet af luftfartsaftalen.

12.3 Er det ikke lykkedes at nå til en multilateral aftale inden for en frist på et år, tager parterne spørgsmålet om denne bilaterale aftales fortsatte anvendelse op til fornyet overvejelse.

Artikel 13

Afsluttende bestemmelser

13.1 Denne aftale træder i kraft på datoen for begge parters accept heraf.

13.2 Denne aftale kan ændres ved fælles overenskomst mellem parterne for at tage hensyn til nye situationer, der måtte opstå, herunder eventuelle ændringer af luftfartsaftalen.

13.3 Hver af parterne kan udtræde af denne aftale et år efter dens ikrafttræden. Ønsker en part at udtræde af aftalen, skal den anden part underrettes skriftigt herom. Udtrædelsen får virkning tolv måneder efter tidspunktet for modtagelsen af nævnte underretning.

BILAG I

FORTOLKNING AF ARTIKEL 4 I GATT-AFTALEN OM HANDEL MED CIVILE LUFTFARTØJER VED DE PARTER, DER HAR UNDERTEGNET AFTALEN

Artikel 4 i GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer ("aftalen") omhandler tre konkrete spørgsmål:

-- statsdirigerede indkøb (stk. 2)

-- obligatoriske underleverandørkontrakter (stk. 3)

-- tilskyndelser (stk. 4)

ARTIKEL 4.1

I artikel 4.1 fastsættes det generelle princip, som gælder for hele artikel 4, nemlig at købere af civile luftfartøjer(4) frit bør kunne vælge deres leverandører ud fra handelsmæssige og teknologiske hensyn.

ARTIKEL 4.2 (Statsdirigerede indkøb)

I artikel 4.2 fastsættes, at "parterne ikke skal stille krav til eller udøve urimeligt pres på flyselskaber, flyproducenter eller andre enheder, der skal indkøbe civile luftfartøjer, for at få dem til at indkøbe luftfartøjer med en bestemt oprindelse, hvilket ville medføre diskrimination over for andre parters leverandører".

Dette er ensbetydende med, at de parter, der har undertegnet aftalen, skal afstå fra at fastlægge en præferencepolitik til fordel for eller rettet imod en eller flere af de øvrige parters leverandører.

Det forbydes også de statslige myndigheder at udøve urimeligt pres på flyselskaber, flyproducenter eller andre enheder, der skal indkøbe civile luftfartøjer ("købere") i forbindelse med udvælgelsen af leverandører. Ved "urimeligt pres" forstås enhver handling, der begunstiger bestemte leverandørers produkter, eller som øver indflydelse på indkøbsbeslutningerne på en sådan måde, at det medfører diskrimination over for andre parters leverandører.

Parterne er enige om, at nedenstående er eksempler på sådanne former for praksis, som ikke anses for at indebære et urimeligt pres:

-- statslige myndigheders eller tidligere statslige repræsentanters deltagelse i bestyrelserne i helt eller delvis statsejede købere, men kun hvis de optræder bedst muligt i overensstemmelse med den pågældende købers forretningsmæssige interesser og ikke påvirker indkøbsbeslutningerne på en sådan måde, at det medfører diskrimination over for andre parters leverandører;

-- regeringsbeslutninger vedrørende sikkerhed og miljømæssige hensyn.

---

(4) I bilaget defineres "civilt luftfartøj" som i artikel 1 i GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer.

ARTIKEL 4.3 (Obligatoriske underleverandørkontrakter)

I første punktum fastsættes, at "parterne er enige om, at indkøb af varer, der omhandles i denne aftale, kun bør ske på et pris-, kvalitets- og leveringsmæssigt konkurrencegrundlag". Dette er ensbetydende med, at parterne ikke griber ind for at sikre bestemte firmaer en særlig gunstig behandling, og at de ikke blander sig i udvælgelsen af leverandører i en situation, hvor forskellige parters leverandører konkurrerer indbyrdes.

Ved at understrege, at de eneste faktorer, der bør indgå i indkøbsbeslutningerne, er pris, kvalitet og leveringsbetingelser, erkender parterne, at statspåbudte modydelser ikke er tilladt ifølge artikel 4.3. Endvidere kræver de ikke, at andre faktorer, såsom underleverandørkontrakter, stilles som betingelse for eller tages i betragtning ved salg. En part må således ikke stille krav om, at en leverandør skal forpligte sig til modydelser, særlige former for eller et særligt omfang af forretningsmuligheder eller andre former for industriel kompensation.

Parterne pålægger derfor ikke køberne betingelser, ifølge hvilke uderleverandører eller leverandører skal have oprindelse i et bestemt land.

I andet punktum i dette stykke fastsættes, at "i forbindelse med godkendelse eller tildeling af offentlige indkøbskontrakter vedrørende varer, der omhandles i denne aftale, kan en part ... kræve, at dens kvalificerede virksomheder får adgang til forretningsmuligheder på et konkurrencemæssigt grundlag og på vilkår, der ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for andre parters kvalificerede virksomheder". Dette er ensbetydende med, at en part kan kræve, at producenten ikke diskriminerer den pågældende parts kvalificerede virksomheder i henseende til udbudsmuligheder og til konkurrerende bud fra disse virksomheder.

ARTIKEL 4.4 (Tilskyndelser)

I dette stykke fastsættes, at "parterne er enige om at undgå anvendelse af tilskyndelser af enhver art i forbindelse med salg eller køb af civile luftfartøjer med en bestemt oprindelse, hvilket ville medføre diskrimination over for andre parters leverandører".

Dette er ensbetydende med, at parterne afstår fra at gøre brug af negative eller positive sammenkædninger mellem salg eller indkøb af civile luftfartøjer og andre regeringsbeslutninger eller -politikker, som måtte kunne øve indflydelse på sådanne salg eller indkøb, når der er konkurrence mellem parternes leverandører. Der er enighed om følgende, ikke udtømmende liste over eksempler på sådanne forbudte tilskyndelser:

- rettigheder og restriktioner, der vedrører luftfartsindustrien, såsom landingsrettigheder eller rettigheder til beflyvning af visse ruter;

- generelle økonomiske programmer og politikker, såsom importpolitik, foranstaltninger, der tilsigter ændringer i uligevægten i den bilaterale samhandel, politik vedrørende udenlandske arbejdstagere eller gældsomlægning;

- udviklingsbistandsprogrammer og -politikker, såsom gavebistand, lån og infrastrukturfinansiering; det er underforstået, at anvendelsen af en sådan form for bistand til indkøb af civile luftfartøjer ikke henhører under denne kategori, for så vidt ydelsen af den pågældende bistand ikke er betinget af, at de pågældende køb finder sted;

- politik og programmer vedrørende forsvar og national sikkerhed.

Uden at dette berører artikel 4.3, er dette også ensbetydende med, at parterne ikke på nogen måde griber ind i eller udøver nogen form for direkte eller indirekte pression over for andre regeringer eller nogen enhed, der er inddraget i indkøbsbeslutningerne, herunder skabelsen af nogen form for forbindelse, det være sig negativ eller positiv, mellem beslutningen om indkøb af civile luftfartøjer og andre spørgsmål eller foranstaltninger på noget andet område, som måtte berøre importlandets interesser.

ARTIKEL 4.2 og 4.4 (Politiske forestillinger)

Alle deltagere i parternes indenlandske politiske beslutningsproces tager ikke initiativer, herunder, men ikke begrænset til, politiske forestillinger, pression eller tilskyndelser over for andre regeringer eller udenlandske luftfartsselskaber, som vil være i modstrid med artikel 4 som fortolket i dette bilag. Parterne henleder deltagernes opmærksomhed på denne fortolkning af artikel 4 og udfolder videregående bestræbelser for at sikre, at deltagerne ikke tager sådanne initiativer.

BILAG II

I denne aftale gælder følgende definitioner:

1. "Store civile luftfartøjer"

   Ved sådanne luftfartøjer, som fremstilles i USA af eksisterende producenter og i Det Europæiske Fællesskab af Airbus Consortium eller disse enheders efterfølgere, forstås alle luftfartøjer som defineret i artikel 1 i GATT-aftalen om handel med civile luftfartøjer, undtagen motorer som defineret i artikel 1, stk. 1, litra b), i luftfartsaftalen, som er bestemt for passager- eller godstransport og har mindst 100 passagersæder eller den dertil svarende kapacitet konstrueret som transportfly.

2. Ved "afledning" forstås en luftfartøjsmodel, hvis vigtigste konstruktionsdele hidrører fra en tidligere luftfartøjsmodel.

3. "Samlede udviklingsomkostninger" som omhandlet i artikel 4.2.

   Omkostningerne ved følgende poster, som påløber forud for certificeringstidspunktet, kan tages i betragtning ved ansættelsen af de "samlede udviklingsomkostninger" som omhandlet i artikel 4.2:

   - skitseprojektering
   - detailprojektering
   - vindtunnel-, styrke-, system og laboratorieforsøg
   - simulatorer
   - udviklingsarbejde for udstyr, undtagen arbejde, der direkte finansieres af producenterne af udstyr og motorer
   - prøveflyvning, herunder tilknyttede jordanlæg og analyser, der er nødvendige for at opnå certificering
   - nødvendig dokumentation med henblik på certificering
   - omkostningerne ved fremstilling af prototyper og prøvefly, herunder reservedele og sådanne ændringer, som måtte være nødvendige for at opnå certificering, minus en anslået rimelig markedsværdi af sådanne fly, som sættes i drift efter overhaling
   - skabeloner og værktøjer, undtagen værktøjsmaskiner, som anvendes til bestemte programmer.

4. "Produktion"

Alle former for produktion, markedsføring og salgsaktiviteter ud over de i punkt 3 ovenfor omhandlede, med undtagelse af offentlig eksportkreditfinansiering, som er i overensstemmelse med den sektoraftale for store fly, der er en del af OECD-aftalen om offentlig eksportfinansiering.

5. "Indirekte statsstøtte"

Finansiel støtte, som ydes af statslige eller andre offentlige myndigheder på en parts område til luftfartsformål, herunder forskning og udvikling, demonstrationsprojekter og udvikling af militærfly, som indebærer identificerbare fordele for et eller flere udviklings- eller produktionsprogrammer for store civile luftfartøjer.

6. "Direkte statsstøtte"

Enhver finansiel støtte, som ydes af statslige eller andre offentlige myndigheder på en parts område, og som går til:

(1) særlige programmer for store civile luftfartøjer eller afledninger heraf, eller

(2) bestemte selskaber i den udstrækning, programmer for store civile luftfartøjer eller afledninger heraf direkte begunstiges.

7. "Royalty-betaling"

Tilbagebetaling af et bestemt, forud fastsat beløb af udviklingsstøtten pr. leveret luftfartøj.

ISSN 0254-1459

KOM(92) 222 endelig udg.

DOKUMENTER

DA **07**

Katalognummer : CB-CO-92-232-DA-C

ISBN 92-77-44489-4

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg