

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 961 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

14. maj 2003

Til orientering for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens meddelelse om forholdet mellem Fællesskabet og tredjelande på luftfartsområdet samt dels tilhørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning vedr. forhandling om og anvendelse af luftfartsaftaler mellem medlemslande og tredjelande (COM(2003) 94 final), dels tilhørende henstilling om rådsbeslutning om mandat til Kommissionen til at indlede Fællesskabsforhandlinger med tredjelande om "ejerskab og kontrol" og andre spørgsmål, der omfattes af eksklusiv Fællesskabskompetence (SEC(2003) 226 final).

Dato : 9. maj 2003
J.nr. : 222-131
Sagsbeh. : TS
Org. enhed : 2. Kontor

Grundnotat vedrørende Kommissionens meddelelse om forholdet mellem Fællesskabet og tredjelande på luftfartsområdet samt dels tilhørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning vedr. forhandling om og anvendelse af luftfartsaftaler mellem medlemslande og tredjelande (COM(2003) 94 final), dels tilhørende henstilling om Rådsbeslutning om mandat til Kommissionen til at indlede Fællesskabsforhandlinger med tredjelande om "ejerskab og kontrol" og andre spørgsmål, der omfattes af eksklusiv Fællesskabskompetence (SEC(2003) 226 final)

Resumé: Kommissionen følger op på sin tidligere meddelelse vedr. følgerne af Domstolens domme om "open skies"-luftfartsaftalerne, idet den dels fremsætter forslag til en forordning, der skal sikre fri udveksling af information om medlemslandenes forhandlinger og aftaler med tredjelande på luftfartens område samt skabe klare regler for anvendelsen af aftalerne med henblik på at sikre EU-luftfartsselskaberne lige konkurrencemuligheder, dels henstiller, at Rådet beslutter at give Kommissionen mandat til at indlede Fællesskabsforhandlinger med samtlige bilaterale partnere vedr. især spørgsmålet om nationalitetskrav til luftfartsselskaber. Et af de vanskeligste aspekter vil være at sikre en ikke-diskriminerende fordeling af evt. begrænsede trafikrettigheder blandt EU-luftfartsselskaberne, og der opstilles et sæt principper og procedurer herfor, som Kommissionen anmoder medlemslandene om at anvende allerede i overgangsperioden.

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen svarer i sin form til den "begrundelse", der normalt indleder kommissionsforslag. Forslaget fremsættes under henvisning til traktaten, særligt artikel 80(2), og til afgørelse efter proceduren om fælles beslutningstagen med Parlamentet. Henstillingen fremsættes ifølge meddelelsen under henvisning til traktatens artikel 300(1).

Kommissionen henviser i meddelelsen til sin tidligere meddelelse af 19. november 2002 om følgerne af Domstolens domme af 5. november 2002 for europæisk luftfartspolitik, KOM(2002) 649 endelig (jf. Grundnotat af 22. januar 2003).

I den tidligere meddelelse gjorde Kommissionen opmærksom på, at ændringerne i Fællesskabets luftfartspolitik som følge af dommene må ske gradvis som følge af det store antal bilaterale luftfartsaftaler, der er indgået mellem medlemslande og tredjelande. Visse elementer i aftalerne må dog hurtigt bringes i overensstemmelse med traktaten, herunder klausulerne om visse krav til nationaliteten hos de luftfartsselskaber, der udpeges af medlemslandene, og medlemslandene kan ikke indgå nye forpligtelser, der måtte stride mod traktaten. Nationalitetskravene er af særlig betydning, idet de påvirker den frie etableringsret. Det er derfor nødvendigt, at Fællesskabet på kort sigt gennemfører foranstaltninger til en ny ramme for regelværket på luftfartspolitikens område.

I den nye meddelelse anfører Kommissionen, at kravet om ikke at lægge hindringer for etableringsretten bl.a. betyder, at medlemslandene ikke må gøre tildeling af trafikrettigheder til et luftfartsselskab til beflyvning af et tredjeland betinget af, at selskabet har et luftfartscertifikat (AOC) udstedt af det pågældende medlemsland. Ethvert luftfartsselskab, der har et forretningssted (datterselskab, afdeling eller repræsentation) i et medlemsland, skal derfor kunne udnytte trafikrettigheder mellem medlemslandet og et tredjeland på lige fod med medlemslandets egne selskaber. I tilfælde af, at de samlede rettigheder er begrænsede, skal disse fordeles mellem de pågældende EU-luftfartsselskaber uden diskrimination. Disse selskaber skal desuden kunne deltage i forberedelse og gennemførelse af luftfartsforhandlinger.

Hvad angår ansvaret for sikkerheden (safety) i et luftfartsselskab anfører Kommissionen, at det under alle omstændigheder fortsat skal ligge hos det medlemsland, som har udstedt licensen til selskabet i medfør af EU-licensforordningen 2407/92.

De anførte principper bør ifølge Kommissionen omgående lægges til grund for udviklingen af Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande. Der bør dog gennemføres foranstaltninger, der gør det muligt for Fællesskabet og medlemslandene at anvende en sammenhængende fremgangsmåde.

Kommissionen anerkender, at medlemslandenes relationer til tredjelande på luftfartsområdet er meget komplekse, og at der er stor usikkerhed mht. konsekvenserne af de ændringer, som skal gennemføres. Ændringerne bør derfor være så begrænsede som muligt.

Der vil dog ikke kun være tale om at bringe luftfartsaftalerne i overensstemmelse med traktaten, men også om at give EU's luftfartssektor forbedrede muligheder ved anvendelse af Fællesskabets samlede styrke. Sideløbende bør medlemslandene kunne agere i tilfælde, som er specifikke for deres situation.

Det nævnes, at medlemslandene i den tidligere meddelelse blev anmodet om at opsigte deres bilaterale luftfartsaftaler med USA og samtidig give Kommissionen et udvidet mandat til at forhandle med USA om en fælles luftfartsaftale, samt at der derefter burde optages forhandlinger med primært Rusland og Japan. Kommissionen gentager sit ønske om hurtigt at få et sådant udvidet mandat til forhandlinger med USA.

Med henblik på hurtigt at skabe et regelsæt for forhandlinger om og anvendelse af alle andre luftfartsaftaler (dvs. bortset fra USA-aftalerne) og etablere en hensigtsmæssig opdeling af ansvaret mellem Fællesskabet og medlemslandene fremsætter Kommissionen et forslag og en henstilling, der udgør en "pakke" sammen med henstillingen om et udvidet USA-mandat:

For det første henstiller Kommissionen, at Rådet beslutter at give den mandat til at indlede Fællesskabsforhandlinger med samtlige bilaterale partnere, med hvem der ikke er givet mandat til samlede lande-specifikke forhandlinger, om spørgsmålet om "ejerskab og kontrol" (dvs. det ovenfor anførte spørgsmål om nationalitetskrav til luftfartsselskaber). Det må påregnes at tage flere år at gennemføre samtlige forhandlinger. Mandatet skal gives i medfør af traktatens artikel 300, hvorunder forhandlingerne skal finde sted i samråd med særlige udvalg nedsat af Rådet.

I en situation, hvor en aftales indhold dels omfattes af Fællesskabskompetence, dels af national kompetence, er en koordineret fremgangsmåde nødvendig. Det må bl.a. sikres, at der som resultat af forhandlingerne fremkommer et ensartet billede af nationalitetskravene i medlemslandenes aftaler med tredjelande, hvorved det kan undgås, at der opstår uacceptable konkurrenceforskelle for EU-luftfartsselskaberne. Der vil blive angivet prioriteringer af tredjelande i mandatet, ligesom der vil blive angivet konkrete udkast til de enkelte aftaler.

Mandatet skal ligeledes omfatte forhandlinger om andre spørgsmål, der omfattes af eksklusiv Fællesskabskompetence. Sideløbende vil medlemslandene kunne forhandle med tredjelande om spørgsmål, der omfattes af national kompetence, men medlemslandene vil kunne benytte sig af lejligheden, når der er Fællesskabsforhandlinger, til at bringe bilaterale spørgsmål op.

Efterhånden vil der herudover kunne gives mandat til landespecifikke forhandlinger om alle aftalespørgsmål mellem Fællesskabet og samtlige tredjelande, men dette vil for de fleste landes vedkommende vare lang tid endnu.

I tilfælde af, at et tredjeland afviser at forhandle med Fællesskabet om "ejerskab og kontrol", vil det dog kunne komme på tale at søge mandat til sådanne forhandlinger om en samlet luftfartsaftale med det pågældende land. Der vil også kunne blive tale om at indføre begrænsninger over for landet, og en opsigelse af samtlige bilaterale luftfartsaftaler med det pågældende land kan heller ikke udelukkes.

Det påpeges, at den foreslåede fremgangsmåde vil stille store krav til Kommissionens og medlemslandenes mandskabsressourcer og politiske engagement. Der vil skulle etableres et sammenhængende hold af forhandlere under ledelse af Kommissionen.

For det andet fremsætter Kommissionen forslag til en forordning, der skal sikre fri udveksling af information om forhandlinger og aftaler på luftfartens område samt skabe klare regler for anvendelsen af aftalerne med henblik på at sikre EU-luftfartsselskaberne lige konkurrencemuligheder.

Med dommens præciseringer af kompetenceforholdene har Kommissionen et behov for løbende at modtage information fra medlemslandene om deres aktiviteter i relation til tredjelande. Samtidig skal medlemslandene ikke længere forhandle ud fra alene deres nationale luftfartsselskabers interesser, men på vegne af alle EU-selskaber. Disse skal derfor informeres og gives mulighed for at tilkendegive deres interesse. Den gensidige information vil desuden gøre det muligt for Kommissionen og medlemslandene at identificere fælles problemer og koordinere deres aktiviteter.

Forordningsforslaget stiller derfor krav til medlemslandene om at informere Kommissionen skriftligt en måned i forvejen om alle planlagte luftfartsforhandlinger med henblik på, at denne kan verificere overensstemmelse med traktaten og identificere spørgsmål af Fællesskabsinteresse, der eventuelt kan drøftes og koordineres med andre medlemslande. Alle andre medlemslande skal informeres tilsvarende.

Medlemslandet skal desuden give Kommissionen meddelelse om udkastet til resultat af forhandlingerne ligeledes med henblik på verifikation samt sikring af en ikke-diskriminerende implementering af forhandlingsresultatet. Hvis Kommissionen vil modsætte sig forhandlingsresultatet, skal den træffe beslutning efter rådgivningsproceduren i artikel 3 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, som ge-

nerelt skal være gældende for vedtagelse af foranstaltninger til implementering af forordningen. Kommissionen skal i øvrigt assisteres af det Rådgivende udvalg vedr. markedsadgang, som er etableret i medfør af artikel 11 i forordning 2408/92/EU (markedsadgangsforordningen for luftfart).

Medlemslandet skal informere Kommissionen om, hvilke oplysninger mht. mål for og resultater af forhandlinger, det ønsker behandlet i fortrolighed. Kommissionen skal sikre, at information, der identificeres som værende fortrolig, behandles i overensstemmelse hermed.

Medlemslandet skal informere samtlige EU-luftfartsselskaber, der er etableret i det pågældende land, forud for forhandlinger med tredjelande med henblik på at kunne varetage deres interesser og eventuelt give dem mulighed for at deltage i forhandlingerne.

Kommissionen gør opmærksom på, at et af de vanskeligste aspekter ved overgangen fra et system med bilaterale luftfartsaftaler til et Fællesskabssystem formentlig vil være at sikre den krævede ikke-diskriminerende fordeling af nyforhandlede trafikrettigheder. Målet med enhver forhandling med et tredjeland skal være at åbne for udpegning af et ubegrænset antal luftfartsselskaber på en given rute, og der må heller ikke være tale om store begrænsninger af antallet af flyvninger (frekvenser).

Men der vil i lang tid endnu skulle opereres med aftaler, som har sådanne begrænsninger, og det er derfor nødvendigt at etablere gennemsigtige procedurer i medlemslandene for en ikke-diskriminerende fordeling af eksisterende rettigheder. Forordningsforslaget fastslår medlemslandenes forpligtelser i denne henseende. Der angives dog ikke kriterier herfor i selve forslaget, men i meddelelsen nævnes mulige kriterier, herunder forbrugerinteresser, konkurrencesituationen, ansøgerens evne til at garantere en stabil beflyvning, sikkerhedskrav samt hensynet til traktatens bestemmelser.

Desuden opstilles i et bilag til meddelelsen et sæt principper og procedurer for medlemslandenes håndtering af fordelingsspørgsmålet, hvoraf det bl.a. fremgår, at medlemslandet skal anmelde de kriterier, det vil anvende i beslutningen om udpegning af luftfartsselskaber og fordelingen af trafikrettigheder, til Kommissionen, som offentliggør dem. Bilaget skal være en reference i overgangsperioden, inden forordningen og mandaterne træder i kraft, hvorefter det kan benyttes i implementeringen af bestemmelserne.

Kommissionen anmoder medlemslandene om allerede i overgangsperioden at informere Kommissionen om alle planlagte forhandlinger og om resultaterne heraf og at fordele trafikrettigheder ikke-diskriminerende i overensstemmelse med det nævnte bilag for derved at undgå at overtræde traktatens og Fællesskabets bestemmelser.

2. Gældende dansk ret

Luftfartsrelationerne med tredjelande reguleres efter lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001 med senere ændring. Desuden har Danmark indgået bilaterale luftfartsaftaler med et antal tredjelande.

3. Høring

Meddelelsen og forslaget er sendt i høring hos Cimber Air A/S, Maersk Air A/S, Star Air A/S, MyTravel Airways A/S, SAS, Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, Aalborg Lufthavn, Dansam, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SID, Dansk Industri og Forbrugerrådet.

Maersk Air henviser in extenso til sit hørings svar vedr. Kommissionens meddelelse om følgerne af Domstolens domme af 5. november 2002 for europæisk luftfartspolitik, KOM(2002) 649 - jf. Grundnotat af 22. januar 2003 - og tilføjer, at Kommissionen i den nye meddelelse elaborerer meget indgående over konsekvenserne af Domstolens afgørelser for så vidt angår den traditionelle nationalitetsklausul i bilaterale luftfartsaftaler og ligesom Domstolen sammenholder denne med principperne i traktatens artikel 43 om den frie etableringsret. Kommissionen henviser endvidere til licensforordningen 2407/92 og fremhæver, at det med dommen forholder sig således, at medlemsstaterne har en forpligtelse til ikke at diskriminere mellem "Community carriers" på grundlag af ejerskabet, så længe disse har en "establishment of some form" på deres territorium.

Maersk Air konstaterer, at etableringsretten i traktaten er eksemplificeret som agenturer, filialer eller datterselskaber. Det forekommer imidlertid at være påkrævet med en nærmere fortolkning af, hvilke former for etablering eller tilstedeværelse i en medlemsstat, der kan karakteriseres som og henføres under begreberne henholdsvis agentur og filial.

I øvrigt er man enig i, at Fællesskabet skal tage sig af de områder, der falder ind under Fællesskabets eksklusive eksterne kompetence, idet det nok ikke vil være hensigtsmæssigt at overlade til de enkelte

medlemsstater at forhandle fællesskabsklausuler på Fællesskabets vegne. Fællesskabet må formodes at kunne tilsikre gennemsigthed og ikke-diskrimination samt at have større gennemslagskraft end de enkelte medlemsstater.

SAS henviser til sit hørings svar vedr. Kommissionens meddelelse om følgerne af Domstolens domme af 5. november 2002 for europæisk luftfartspolitik, KOM(2002) 649 - jf. Grundnotat af 22. januar 2003 – og tilføjer, at den nye meddelelse er en mere konstruktiv angrebsmåde på situationen efter dommen, end den, der fremgik af den første meddelelse.

I den nye meddelelse tager Kommissionen udgangspunkt i den blandede kompetence mellem medlemsstaterne og Fællesskabet, som fremgår af dommen. Kommissionens forslag indebærer, at der skal føres parallelle forhandlinger med tredjelande fra såvel medlemslande som Fællesskabet, hvilket SAS mener, vil være praktisk vanskeligt og kan give anledning til forvirring hos modparten. En opdeling af forhandlingsansvaret vil også betyde en svækkelse af forhandlingspositionen, idet det "give-and-take" på forskellige områder, som indgår i en bilateral luftfartsforhandling, vanskeliggøres.

For SAS vil det ligesom for den øvrige del af branchen i Europa være af største vigtighed, at der hurtigt opnås enighed mellem Rådet og Kommissionen om, hvordan luftfartsrelationerne med tredjelande skal håndteres. Den nuværende situation medfører, at nogle medlemslande fortsætter de traditionelle bilaterale forhandlinger, mens andre venter på, at der findes en løsning i EU, der opfylder Domstolens krav. Dette skaber en ikke holdbar forvriddning af konkurrencen mellem europæiske luftfartsselskaber, og i den forbindelse går SAS ud fra, at de skandinaviske lande ikke afstår fra sådanne forhandlinger, som tjener skandinaviske luftfartsinteresser.

Med hensyn til Domstolens krav om at ændre de bilaterale luftfartsaftaler, hvad angår nationalitetsklausulen, påpeger SAS, at der er opstået diskussion om, hvad der skal karakterisere et luftfartsselskabs etablering i et andet medlemsland – hvorvidt fx et billetkontor i det andet land er tilstrækkeligt, hvilket Kommissionen mener, eller om selskabet skal have licens eller i det mindste et driftscertifikat (AOC) udstedt af det andet land. I den forbindelse henviser SAS til en vedlagt analyse udført for sammenslutningen af store europæiske luftfartsselskaber (AEA), som tyder på, at Kommissionens opfattelse er i overensstemmelse med den frie etableringsret.

Kommissionen har foreslået, at den får mandat til at forhandle en fællesskabsklausul med tredjelande som erstatning for de bilaterale nationalitetsklausuler. SAS er enig heri, frem for alt ud fra et kon-

kurrenceperspektiv, så der skabes samme muligheder for udpegning i alle medlemslande samtidigt. Der vil dog som nævnt være ulemper forbundet med parallelle forhandlinger fra såvel medlemslande som Fællesskabet, og forhandling om fællesskabsklausuler bør derfor indgå som et element i generelle luftfartsforhandlinger, der i fremtiden føres af Fællesskabet. En fællesskabsklausul bør i øvrigt omfatte såvel EU- som EØS-lande, dvs. også Norge og Island.

I sit forslag om forhandlingshåndtering forudsætter Kommissionen, at medlemslandene skal informere den og de andre medlemslande omfattende om forestående forhandlinger, og at resultatet af forhandlinger skal forelægges Kommissionen. SAS mener, at forhandlernes troværdighed vil bryde, når modparten - fordi Kommissionen skal godkende et forhandlingsresultat - ikke kan være sikker på, at forhandlingsresultatet holder. I den udstrækning, et medlemsland holder sig til forhandling om emner, som det ifølge dommen har kompetence til, mener SAS ikke, det skulle være nødvendigt med nogen form for kontrol fra Kommissionens side, men at der kunne indføres klagemulighed for berørte luftfartsselskaber.

Forslaget kræver også, at et medlemsland skal oplyse Kommissionen om de principper, som det vil anvende til fordeling af eventuelle begrænsede trafikrettigheder mellem EU's luftfartsselskaber. SAS mener ikke, at dette bør være aktuelt, før der er aftalt en fælles nationalitetsklausul inden for rammerne af en luftfartsaftale, der er indgået på fællesskabsniveau. I givet fald bør fordelingsprincipperne være fælles, og de bør være betydeligt mere konkrete end de, som fremgår af Kommissionens meddelelse. SAS forudsætter i den forbindelse, at allerede eksisterende udnyttede trafikrettigheder tildeles en form for "grandfather"-status.

Indtil der er aftalt en fællesskabsklausul for udpegning af luftfartsselskaber, bør kun nationale selskaber udpeges. Der kan sættes spørgsmålstegn ved, om dette vil være i overensstemmelse med dommen. SAS henviser i den forbindelse til den nævnte analyse fra AEA, der anviser muligheder for at lade spørgsmålet blive reguleret gradvis, herunder at undtage visse aktiviteter fra den frie etableringsret.

SAS konkluderer, at forholdet til tredjelande i stigende omfang vil blive reguleret på fællesskabsniveau, men at det bilaterale system bør fastholdes i en overgangsperiode. Et fællesskabsmandat til forhandlinger med USA ser man som en prioritet, men det bør ikke gives, før der er fuld klarhed over, hvordan den aktuelle situation efter dommen skal håndteres.

Danske Pilotorganisationers Samråd (DPS) er overordnet positive over for, at man overvejer at indgå luftfartsaftaler på EU-niveau, idet man mener, at man vil kunne få langt mere ud af en aftale, der inkluderer samtlige medlemsstater. Specielt "open skies"-aftalerne med USA, som de amerikanske myndigheder ifølge DPS indgik for at undgå et "Forenede Europæiske Stater" på luftfartsområdet, har givet en skævvridning af adgangen til markedet. Amerikanske selskaber har nu adgang til EU's marked, mens USA's hjemmemarked er lukket for EU-selskaber. Dette udnyttes først og fremmest af amerikanske pakke transportselskaber til at udføre rene intereuropæiske flyvninger ved at kombinere de mange bilaterale aftaler, uden at noget EU-selskab har haft samme mulighed i USA.

For i fremtiden at sikre en "level playing field" bør en kommende aftale mellem EU og USA ifølge DPS ufravigeligt være baseret på følgende elementer: Ikke baseret på de eksisterende bilaterale aftaler; fuldstændig og reel reciprocitet; ingen forskel på passager- og fragtflyvning; trafikrettigheder aftales i en sådan aftale og ikke i WTO, GATS eller andre lignende organisationer.

De to områder i open skies-aftalerne, der skaber problemer for EU-selskaber, er nationalitetsklausulen samt afgivelse af trafikrettigheder til amerikanske selskaber i det indre marked. Nationalitetsklausulen er kendt i strid med traktaten og skal derfor fjernes, hvorefter alle EU-selskaber kan flyve fra hele det indre marked til USA, også ved ændrede ejerforhold. Ved at kombinere alle open skies-aftalerne har de amerikanske selskaber adgang til hele det indre marked, bortset fra ren indenrigstrafik, mens intet EU-selskab kan opnå samme rettighed på det amerikanske marked. Dette er som nævnt især udnyttet af amerikanske pakkepost-selskaber, som er i gang med en kraftig ekspansion i EU på bekostning af europæiske arbejdspladser. DPS forventer, at man vil se samme udvikling på passagersiden, når den amerikanske luftfartsindustri igen er kommet på fode. En ny aftale mellem EU og USA kan ligge en del år ude i fremtiden, og det er derfor essentielt at man nationalt og på EU-plan erkender problemet og arbejder for dets løsning. Fra amerikansk side udfoldes der et stort lobbyarbejde over for Kommissionen samt i GATS og WTO fra fragtselskaberne for at sikre fortsat fuld markedsadgang.

Argumentationen går bl.a. på, at man derved skaber øget konkurrence og lavere priser for forbrugeren, men konsekvenserne af den amerikanske "salami"-metode vil være at smadre grundlaget for de europæiske fragtselskaber, herunder flere danske, som lever af et godt samarbejde med amerikanske pakkepost-selskaber. Der vil ifølge DPS efterhånden være total amerikansk dominans, og ingen europæer vil få mulighed for job i disse selskaber.

DPS anfører, at man er helt enig med sine arbejdsgivere på disse punkter. Man er ikke imod den af Kommissionen ønskede liberalisering, men mener ikke, at den er politisk gennemførlig eller det bedste for den europæiske luftfartsindustri i de næste mange år. USA er ifølge DPS interesseret i at fastholde den nuværende situation og vil derfor blot starte forhandlingerne uden reel interesse i at nå målet for derved at forhale hele forløbet. Kommissionen bør derfor satse på en ny aftale inden for forholdsvis kort tid, og for at komme skævvridningen til livs bør man ikke acceptere cabotage på modpartens område.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning henviser til sit høringssvar vedr. Kommissionens meddelelse om følgerne af Domstolens domme af 5. november 2002 for europæisk luftfartspolitik, KOM(2002) 649 - jf. Grundnotat af 22. januar 2003 - og tilføjer, at den nye meddelelse og forslag ikke ændrer Sammenslutningens holdning, men at formodningen om tidskrævende og besværlig sagsbehandling styrkes.

SID mener grundlæggende, at en eventuel vedtagelse af forordningen ikke på nogen måde må kunne tages til indtægt for støtte til de af Kommissionen fremsatte konklusioner i meddelelsen. Forbundet kan generelt tilslutte sig forslaget til forordning, der er i overensstemmelse med gældende praksis om transparens og ikke-diskrimination, og som samtidig fastslår, at medlemsstaterne under henvisning til subsidiaritetsprincippet har forhandlingsretten på en række områder.

SID så gerne en tidsfrist på seks uger indført for et medlemslands underretning af Kommissionen og de andre medlemslande om påtænkte bilaterale luftfartsforhandlinger, på samme måde som den af Kommissionen foreslåede tidsfrist for behandling af interesserede luftfartsselskaber og ændring af fordelingsprincipper

Man fraråder dog, at Kommissionen får tildelt mandat til forhandlinger med USA og andre tredjelande, specielt under henvisning til, at der ikke er gennemført instrumenter, der sikrer, at også de nationale interesser varetages i forhold til den trafik, der måtte være på de enkelte medlemsstaters lufthavne og rutenet til ikke-EU-destinationer.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslag og henstilling skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser for Danmark. For så vidt angår Danmarks bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande vil disse kunne blive ændret i takt med de foreslåede forhandlinger om ejerskabsregler m.m.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Forslag og henstilling skønnes at ville blive til fordel for EU-landenes luftfartsbranche og dens kunder, herunder for de skandinaviske luftfartsselskaber, der i dag opererer på det forholdsvis begrænsede skandinaviske marked. Det er dog ikke muligt at vurdere alle fremtidige konsekvenser, herunder trafikforsyningsmæssige konsekvenser.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at målene for de foreslåede foranstaltninger – koordinering af luftfartsforhandlinger med tredjelande med henblik på indgåelse af luftfartsaftaler, nødvendigheden af at garantere en harmoniseret fremgangsmåde i anvendelsen af disse aftaler og verifikationen af aftalernes overensstemmelse med traktaten – ikke kan opnås godt nok af medlemslandene, men bedre på Fællesskabsniveau, hvorfor forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målene.

Spørgsmålet herom er til dels sagens anliggende, men forslaget synes umiddelbart at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen om fælles luftfartsforhandlinger med USA har været forelagt den 1. december 1995, 8. marts 1996, 6. december 1996, 13. juni 1997, 3. oktober 1997, 16. juni 1998, 27. november 1998 og 21. februar 2003 til orientering samt den 14. juni 1996 og 5. december 1997 til forhandlingsoplæg.