



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 9.1.2004
KOM(2004) 8 endelig

2003/0044 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets
forordning om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne
og tredjelande**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande

1- BAGGRUND

Tidspunkt for forslaget forelæggelse for EP og Rådet (dokument KOM(2003) 94 endelig- C5-2003/65/- 2003/0044(COD)):	26. februar 2003
Tidspunkt for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse:	16. juli 2003
Tidspunkt for Europa-Parlamentets udtalelse, førstebehandling:	2. september 2003
Tidspunkt for vedtagelse af den fælles holdning:	5. december 2003

2- FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

I november 2002 afgjorde De Europæiske Fællesskabers Domstol, at de bilaterale luftfartsaftaler, otte medlemsstater havde indgået med USA, var i strid med Fællesskabets lovgivning. Navnlig stred de mod etableringsretten ved udelukkende at lade internationale trafikrettigheder være forbeholdt luftfartsselskaber, som ejes af aftaleparternes statsborgere, og ved at inddrage bestemte områder, der hører under Fællesskabets enekompetence. Disse sager har konsekvenser for alle luftfartsaftaler og luftfartsforhandlinger. Alle nuværende aftaler må ændres, så Fællesskabets luftfartsselskaber ikke udsættes for forskelsbehandling, og forhandlinger, der hører under Fællesskabets kompetence, skal føres inden for den relevante lovgivnings rammer. Medlemsstaterne kan ikke længere optræde ensidigt.

På grund af de mange bilaterale luftfartsaftaler og den regelmæssighed, hvormed markedsudviklingen kræver dem genforhandlet, er det umuligt at føre alle de nødvendige forhandlinger som standardprocedurer på fællesskabsplan. Fællesskabet må koncentrere sig om de vigtigste forhandlinger. Forslaget indfører derfor en ordning med anmeldelse og godkendelse af medlemsstaternes bilaterale forhandlinger. Medlemsstaterne får desuden pålagt forpligtelse til at sikre, at de har ordninger for høring af erhvervet og for fordeling af de trafikrettigheder, der opnås ved forhandlingerne, og at der ikke sker forskelsbehandling.

3- BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet har i sin fælles holdning bibeholdt grundprincipperne i Kommissionens forslag, det gælder navnlig anmeldelse af planerne om at indlede forhandlinger (artikel 1) og ordningen for godkendelse af forhandlingsresultatet (artikel 4), selv om der er foretaget betydelige ændringer for at forbedre og udbygge lovgivningen. Disse ændringer går ud på at gøre Kommissionens forslag mere praktisk anvendeligt ved at præcisere betingelserne for, at medlemsstaterne kan forhandle og indgå aftaler, som berører anliggender, der hører under Fællesskabets kompetence.

Forordningens artikel 1 opstiller betingelserne for, at medlemsstaterne kan indlede forhandlinger med tredjelande. Medlemsstaterne kan således indlede forhandlinger med tredjelande, så længe de

- a. holder sig til en ved fælles overenskomst fastsat tekst til standardbestemmelserne i bilaterale aftaler om anliggender, der hører under Fællesskabets juridiske kompetence
- b. behørigt underretter Kommissionen, inden forhandlingerne indledes. Denne anmeldelse vil, således som den er tænkt i Kommissionens forslag, gøre det muligt for medlemsstaterne og Kommissionen at fastslå, hvor der foreligger en fælles interesse eller et fælles problem i forhold til et tredjeland.

Ifølge artikel 4 skal medlemsstaterne også have en særlig tilladelse i henhold til Fællesskabets lovgivning. Den foreslåede ordning er imidlertid ganske enkel. Med begrundelsen for at indlede forhandlinger som udgangspunkt skal Kommissionen have meddelelse om forhandlingsresultatet. På det næste trin er der tre muligheder:

- a. hvis medlemsstaterne har opnået en aftale, der i fællesskabsanliggender følger vedtagne standardbestemmelser, kan de indgå den endelige aftale. Deres eneste forpligtelse er at underrette Kommissionen om resultatet af hensyn til gennemsigtigheden
- b. hvis medlemsstaterne har opnået en aftale, der ikke følger vedtagne standardbestemmelser i fællesskabsanliggender, kan de anvende aftalen midlertidigt, men skal forelægge den til endelig vedtagelse i Fællesskabet efter en rådgivningsprocedure i overensstemmelse med reglerne for udvalgsprocedurer. Hvis aftalen ikke undergraver Fællesskabets transportpolitik, vil medlemsstaterne få lov til at indgå den
- c. hvis Fællesskabet forhandler aktivt med det samme tredjeland, kan den pågældende medlemsstat få tilladelse til at anvende aftalen midlertidigt eller først indgå den, når den samme rådgivningsprocedure som i b. er blevet gennemført.

Denne ordning vil sikre, at Fællesskabets lovgivning overholdes, og at Fællesskabets interesser tilgodeses, samtidig med at medlemsstaterne kan genoptage de bilaterale forhandlinger inden for faste juridiske rammer.

Af de 17 ændringsforslag, Europa-Parlamentet har fremsat, har Rådet i sin fælles holdning medtaget tre i deres helhed og fire delvis eller i princippet. Disse ændringer svarer stort set til dem, som Kommissionen har accepteret på lignende måde.

4- KOMMISSIONENS ENKELTE BEMÆRKNINGER

Henvisningerne i det følgende gælder betragtninger og artikler i den fælles holdning.

4.1 Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret i deres helhed, og som er medtaget i deres helhed i den fælles holdning

Ændringsforslag 1, 2 og 3: disse ændringsforslag afspejles fuldt ud i den fælles holdnings betragtninger (betragtning 5 (ændret som foreslået), 6 (strøget som foreslået) og 8 (sidste sætning strøget som foreslået)).

4.2 Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret delvis eller i princippet, og som er medtaget delvis eller i princippet i den fælles holdning

Ændringsforslag 11: den fælles holdning medtager delvis og i princippet dette forslag, men indfører samtidig betydelige ændringer af artikel 1 og 4 for at styrke de lovrammer, forordningsforslaget opstiller. Det præciseres desuden, hvilke typer aftaler og dertil knyttede dokumenter forordningsforslaget omfatter (artikel 1, stk. 1), og hvilke forpligtelser medlemsstaterne har, når Fællesskabet har aktive forhandlinger i gang (artikel 4, stk. 4).

Ændringsforslag 12: i artikel 1, stk. 2, tydeliggør den fælles holdning medlemsstaternes forpligtelse til at underrette Kommissionen om planlagte forhandlinger og indfører dermed i princippet Parlamentets ændringsforslag. Den medlemsstat, der ønsker at indlede forhandlinger skal kun underrette Kommissionen, men de øvrige medlemsstater kan anmode om at få en kopi af anmeldelsen. Der findes også en særlig procedure i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder.

Ændringsforslag 15: den fælles holdning søger at gøre ordlyden i artikel 3 tydeligere efter de samme retningslinjer som Parlamentets ændringsforslag. Den gør det klart, at enhver aftale, som reducerer antallet af EF-luftfartsselskaber, der i overensstemmelse med gældende aftaler kan udpeges til at udføre flyvninger mellem en given medlemsstats område og et tredjeland, er forbudt.

4.3 Ændringsforslag, Som Kommissionen har forkastet, men som indgår i den fælles holdning

Ændringsforslag 14: den fælles holdning medtager første del af dette ændringsforslag, så artikel 2 nu ikke blot henviser til luftfartsselskaber, men også til andre interesserede parter. Kommissionen forkastede dette ændringsforslag, da Parlamentets omfattende ændring, som søger at begrænse definitionen på luftfartsselskab og på etableringsret (anden del af ændringsforslag 14), ikke kan accepteres. Hvad angår indføjelser af andre interesserede parter i denne artikel, har Kommissionen ingen indvendinger mod den fælles holdning på dette bestemte punkt.

4.4 Ændringsforslag, som Kommissionen har forkastet, og som ikke indgår i den fælles holdning

Ændringsforslag 4 og 14 (undtagen første del af ændringsforslag 14, som er medtaget i den fælles holdning): dette ændringsforslag gik ud på at begrænse medlemsstaternes forpligtelse til at underrette Fællesskabets luftfartsselskaber om deres internationale, bilaterale forhandlinger og til at rådføre sig med dem, ved kun at pålægge dem denne forpligtelse, når luftfartsselskaberne allerede havde et rutenet eller kunne forventes at få det i en overskuelig fremtid. Desuden sætter ændringsforslag 14 begrænsninger for luftfartsselskabernes

etableringsret ved at indføre et krav om driftslicens i hver enkelt medlemsstat, hvorfra der flyves på internationale ruter.

Ændringsforslag 5: dette ændringsforslag går ud på at underkaste godkendelsen af bilaterale aftaler en forskriftsprocedure.

Ændringsforslag 6 and 7: ændringsforslag 6 og 7 rejser tvivl om, hvorvidt forordningsforslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Ændringsforslag 8: dette ændringsforslag indfører en trepunktsplan for Kommissionens optræden i forbindelse med international luftfart.

Ændringsforslag 9 og 10: ændringsforslag 9 og 10 indfører nye betragtninger, som går ud på at opstille bestemte mål for forhandlingerne mellem Fællesskabet og USA.

Ændringsforslag 13: dette ændringsforslag udelukker medlemsstaterne fra at benytte samrådsproceduren i artikel 1, stk. 3, når en af medlemsstaterne indleder forhandlinger.

Ændringsforslag 18: dette ændringsforslag gør *de facto* alle oplysninger, som medlemsstaterne giver i meddelelsen om deres forhandlinger, fortrolige.

Ændringsforslag 19: dette ændringsforslag er en gentagelse af medlemsstaternes forpligtelse til at anmelde et aftaleforslag til Kommissionen ved forhandlingernes slutning, og den findes allerede i artikel 4.

5- KONKLUSION

Kommissionen mener ikke, at den fælles holdning, som blev enstemmigt vedtaget den 5. december 2003, ændrer dets eget forslags formål og holdninger, og kan derfor støtte den.