EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 3.5.2010
KOM(2010)209 endelig

2010/0113 (NLE)

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side

BEGRUNDELSE

1. Baggrunden for forslaget

- **Begrundelse og formål**

Lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side, der er undertegnet den 25. og 30. april 2007 (i det følgende benævnt "lufttransportaftalen EU-USA af 2007"), er anvendt midlertidigt fra den 30. marts 2008.

I overensstemmelse med artikel 21 i lufttransportaftalen EU-USA af 2007 indledte Kommissionen fase 2-forhandlinger med USA i maj 2008. Rådet granskede de opnåede fremskridt i december 2009 og marts 2010. Efter otte forhandlingsrunder i fase 2 blev der indgået en aftale den 25. marts 2010 om et udkast til protokol om ændring af lufttransportaftalen EU-USA af 2007.

Protokollen sigter mod at:

- iværksætte en proces, der skal føre til yderligere udenlandske investeringsmuligheder i luftfartssektoren

- åbne markedsadgangen yderligere, herunder forbedre EU-luftfartsselskabers adgang til USA's regeringsfinansierede lufttransport, og

- styrke forskriftssamarbejdet yderligere inden for alle luftfartspolitikkens aspekter og navnlig tage fat på luftfartens miljøpåvirkning.

- **Generel baggrund**

Lufttransportaftalen EU-USA af 2007 udgjorde en betydelig ændring af de transatlantiske luftfartsforbindelser, idet den skabte vidtspændende, nye kommercielle frihedsrettigheder for luftfartsselskaber og en omfattende ramme for forskriftssamarbejde med USA om en bred vifte af emner. Lufttransportaftalen EU-USA af 2007 skabte betragtelige fordele for luftfartsselskaber, lufthavne og lufttransportbrugere i Europa.

EU søgte imidlertid yderligere muligheder for investeringer og markedsadgang. Derfor blev der ved artikel 21 i lufttransportaftalen EU-USA af 2007 udarbejdet en ikke-udtømmende liste over "spørgsmål af primær interesse" med henblik på fase 2-forhandlingerne, herunder yderligere muligheder for investeringer og markedsadgang samt miljøspørgsmål.

I overensstemmelse med artikel 21, stk. 1, i lufttransportaftalen EU-USA af 2007 blev fase 2-forhandlinger iværksat i maj 2008. Artikel 21, stk. 3, i lufttransportaftalen EU-USA af 2007 giver hver part ret til at suspendere visse rettigheder, hvis fase 2-forhandlingerne ikke er mundet ud i en aftale senest den 30. november 2010.

Efter otte forhandlingsrunder blev der indgået en aftale om et udkast til protokol om ændring af lufttransportaftalen EU-USA af 2007 ("protokollen") den 25. marts 2010.

- **Gældende bestemmelser på det område, forslaget vedrører**

Protokollen ændrer lufttransportaftalen EU-USA af 2007.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Det at afslutte fase 2-forhandlingerne med USA har været en prioritet for EU's luftfartspolitik over for tredjelande, som det blev påpeget i Kommissionens meddelelse "En dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande"[1].

På topmødet mellem EU og USA den 3. november 2009 bekræftede Unionen sin politiske vilje til at indgå en fase 2-aftale i 2010 i forbindelse med det overordnede mål at mindske hindringer for handel, investeringer og økonomiske aktiviteter.

Grundet den store betydning, som tillægges miljøaspektet, er protokollen i fuld overensstemmelse med Unionens mål om at begrænse den internationale luftfarts indvirkning på klimaændringerne. Der er også lagt særlig vægt på aftalens arbejdsmarkedsmæssige aspekter.

2. Høring af berørte parter og konsekvensvurdering

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Under hele forhandlingsforløbet har Kommissionen gennemført høringer af interessegrupper, navnlig via jævnlige møder i det rådgivende forum, der omfatter repræsentanter for luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdsmarkedsorganisationer.

Medlemsstaterne har fulgt hele forhandlingsprocessen på nært hold i kraft af det særlige udvalg og ekspertmøder.

Sammenfatning af svarene og hvordan der er taget hensyn til dem

Der er taget behørigt hensyn til alle bemærkninger fra interessegrupperne og individuelle medlemsstater ved udarbejdelsen af Unionens forhandlingsposition.

- **Ekspertbistand**

Der var ikke brug for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensvurdering**

Protokollen skaber flere fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdsmarkedet og befolkninger i Unionen. De økonomiske fordele ved et helt åbent luftfartsområde mellem EU og USA anslås i en undersøgelse foretaget af Booz Allen Hamilton på vegne af Kommissionen til flere mia. EUR pr. år[2].

---

1 KOM(2005) 79 endelig.

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

I en undersøgelse foretaget af Ecorys på vegne af Kommissionen (DG TRADE)[3] skønnes det, at yderligere forskriftsmæssig konvergens på lufttransportområdet kunne mindske sektorens omkostninger betydeligt. I samme undersøgelse blev det konkluderet, at fase 2-forhandlingerne har potentiale til at ændre markedsstrukturen i EU og USA og øge lønsomheden i luftfartssektoren.

Med indføjelsen af en artikel om arbejdsmarkedsforhold sikres det, at den yderligere markedsåbning ledsages af høje arbejdsstandarder, og at arbejdsmarkedsmæssige rettigheder ikke undergraves af de nye muligheder, som skabes med protokollen.

Protokollen indeholder faste tilsagn fra begge parter om at begrænse eller mindske den internationale luftfarts miljøpåvirkning. Med et forbedret samarbejde om at imødegå den internationale luftfarts miljøpåvirkninger og afbøde klimaændringerne vil protokollens eventuelle potentielle negative miljøpåvirkninger minimeres.

3. Forslagets retlige aspekter

- **Resumé af forslaget**

Protokollen ændrer lufttransportaftalen EU-USA af 2007 med de følgende bestemmelser:

- En retlig forpligtelse til gensidigt at anerkende den anden parts forskriftsmæssige konstateringer angående luftfartsselskabers egnethed og statsborgerskab (ny artikel 6 a). Dette vil mindske den administrative byrde betydeligt for luftfartsselskaber og forskriftsmyndigheder.

- Et forbedret samarbejde om at begrænse den internationale luftfarts miljøpåvirkning (ny artikel 15). Samarbejdet med henblik på at imødegå den internationale luftfarts miljøpåvirkninger vil omfatte områderne forskning og udvikling, innovation inden for lufttrafikstyring og samordning i internationale fora. Et væsentligt aspekt i den henseende er det fælles arbejde for at sikre overensstemmelse mellem de respektive markedsbaserede foranstaltninger for luftfartsemissioner. Samarbejdet om miljøspørgsmål vil også øge gennemsigtigheden af støjbaserede driftsrestriktioner i lufthavne med mere end 50 000 årlige bevægelser, der foretages af civile subsoniske luftfartøjer.

- En udtrykkeligt anerkendelse af arbejdsmarkedsforholdenes betydning og fordelene ved høje arbejdsstandarder samt et forbedret samarbejde om aftalens arbejdsmarkedsmæssige virkninger (ny artikel 17 a).

- En styrkelse af Det Fælles Udvalgs rolle, så det kan tage fat på uforenelige forskriftsmæssige tilgange, åbne mulighed for gensidig anerkendelse af beslutningstagning og fremme samarbejde på tværs af en række yderligere områder, herunder lufttrafikstyring, facilitation, flyvesikkerhed og samarbejde med andre lande (nye stykker i artikel 18).

- En proces, der skal føre til muligheder for yderligere markedsadgang og investeringer

---

[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

(ny artikel 21). Begge parter forpligter sig til fortsat at fjerne hindringer for markedsadgang. Det Fælles Udvalg vil regelmæssigt gennemgå fremskridt i den henseende. Begge parter vil indføre en proces for samarbejdet i Det Fælles Udvalg, der skal munde ud i opfyldelsen af det fælles mål om at fjerne hindringer for markedsadgang. Efter en lovændring, der vil styrke Kommissionens rolle i overvågningen af procedurerne for støjbaserede driftsrestriktioner i EU-lufthavne med mere end 50 000 årlige bevægelser, vil EU-luftfartsselskaber drage fordel af yderligere syvende frihedsrettigheder mellem USA og tredjelande, og hindringer for markedsadgang til USA for tredjelandeluftfartsselskaber, der ejes og kontrolleres af investorer fra EU, vil blive fjernet. Efter en lovændring i USA, hvorved det tillades EU at erhverve majoriteten i og kontrollen med USA's luftfartsselskaber, vil EU tillade USA at erhverve majoriteten i og kontrollen med EU-luftfartsselskaber. Hvis EU har opfyldt kravene angående overvågning af støjbaserede driftsrestriktioner, men der ikke er sket fremskridt i USA angående liberalisering af investeringer, vil EU have ret til at fastfryse USA's luftfartsselskabers operationer og vice versa.

- EU-luftfartsselskaber vil få yderligere adgang til USA's regeringsfinansierede lufttransport (nyt bilag 3), der for indeværende begrænses til USA's luftfartsselskaber ("Fly America"). EU-luftfartsselskaber vil kunne sælge lufttransportydelser til USA's regerings kontrahenter på enhver rute med undtagelse af transport, som finansieres af USA's forsvarsministerium.

Protokollen ledsages af et konsultationsmemorandum, der inddrager yderligere nye elementer med henblik på at udvide det eksisterende samarbejde på områderne sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, konkurrencepolitik og den fælles indsats med henblik på at imødegå den internationale luftfarts miljøpåvirkning.

- **Retsgrundlag**

EUF-traktatens artikel 207, stk. 5, sammenholdt med artikel 218, stk. 2 og 5.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under Unionens enekompetence.

Forslagets mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager.

Lufttransportaftalen EU-USA af 2007 har skabt en harmoniseret forskriftsmæssig ramme for lufttransport mellem Unionen og USA. En ændring af en international traktat på EU-niveau kan kun foretages på EU-niveau. Derudover kan målene med protokollen kun realiseres på EU-niveau, da de omfatter en række områder, hvor Unionen har enekompetence.

Målene for forslaget kan opfyldes bedre gennem foranstaltninger på EU-plan af følgende årsager:

En ændring af en international traktat på EU-niveau kan kun foretages på EU-niveau. Derudover kan målene med protokollen kun realiseres på EU-niveau, da de omfatter en række områder, hvor Unionen har enekompetence.

Forslaget opfylder således subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Protokollen vil mindske den administrative byrde og omkostningerne for luftfartsselskaber. Den vil ikke pålægge sektoren nye forpligtelser.

Medlemsstaterne vil fortsætte med at udføre de traditionelle administrative opgaver, som de udfører i forbindelse med international lufttransport, men i henhold til fælles regler, der anvendes på en ensartet måde.

Medlemsstaterne vil fortsætte med at udføre deres administrative opgaver i forbindelse med støjbaserede driftsrestriktioner i EU-lufthavne. EU og medlemsstaterne påtager sig ikke forpligtelser vedrørende støjbaserede driftsrestriktioner, som går videre end kravene i støjdirektivet (2002/30/EF).

- - **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Reguleringsmiddel/reguleringsform: international aftale

Andre midler vil af følgende årsag ikke være hensigtsmæssige.

En international aftale kan kun ændres ved en international aftale.

4. Budgetmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen konsekvenser for Unionens budget.

2010/0113 (NLE)

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side

RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET, HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 207, stk. 5, sammenholdt med artikel 218, stk. 2 og 5,

under henvisning til forslag fra Kommissionen og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side, der er undertegnet den 25. og 30. april 2007 (i det følgende benævnt "lufttransportaftalen"), omfattede en forpligtelse for begge parter til at indlede fase 2-forhandlinger.

(2) Kommissionen har på vegne af Unionen og medlemsstaterne forhandlet om en protokol om ændring af lufttransportaftalen (i det følgende benævnt "protokollen") i overensstemmelse med denne aftales artikel 21.

(3) Protokollen blev paraferet den 25. marts 2010.

(4) Protokollen er i fuld overensstemmelse med EU-lovgivningen og navnlig med EU's emissionshandelsordning.

(5) Den af Kommissionen forhandlede protokol bør undertegnes og anvendes midlertidigt af Unionen og medlemsstaterne med forbehold af senere indgåelse.

(6) Det er nødvendigt at fastlægge en procedure for, hvordan den midlertidige anvendelse af protokollen i givet fald bringes til ophør, og hvordan der træffes foranstaltninger i henhold til lufttransportaftalens artikel 21, stk. 5, som ændret ved protokollen. Det er også nødvendigt at fastsætte en procedure for suspension af den gensidige anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer angående luftfartsselskabers egnethed og statsborgerskab og for gennemførelse af visse af aftalens bestemmelser, herunder bestemmelser om miljøet –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1 (Undertegnelse og midlertidig anvendelse)

1. Undertegnelsen af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater på den ene side og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den anden side (i det følgende benævnt "protokollen") godkendes hermed på Unionens vegne med forbehold af Rådets afgørelse om indgåelse af protokollen. Teksten til protokollen er knyttet som bilag til denne afgørelse.

2. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der på Unionens vegne er beføjet til at undertegne protokollen med forbehold af senere indgåelse.

3. Frem til protokollens ikrafttræden anvendes den midlertidigt af Unionen og af dens medlemsstater i det omfang, dette tillades i national lovgivning fra datoen for undertegnelsen.

4. En afgørelse om at ophøre med den midlertidige anvendelse af protokollen og meddele dette til Amerikas Forenede Stater i henhold til protokollens artikel 9, stk. 2, samt en afgørelse om at tilbagekalde en sådan meddelelse træffes enstemmigt af Rådet på vegne af Unionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten.

Artikel 2 (Suspension af gensidig anerkendelse)

En afgørelse om at suspendere den gensidige anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer angående luftfartsselskabers egnethed og statsborgerskab og informere Amerikas Forenede Stater herom efter artikel 6 a, stk. 2, i lufttransportaftalen som ændret ved protokollen træffes enstemmigt af Rådet på vegne af Unionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten.

Artikel 3 (Det Fælles Udvalg)

1. I Det Fælles Udvalg, der er nedsat ved lufttransportaftalens artikel 18 som ændret ved protokollen, repræsenteres Unionen og medlemsstaterne af medlemmer udpeget af henholdsvis Kommissionen og medlemsstaterne.

2. Unionens og medlemsstaternes standpunkt i Det Fælles Udvalg i spørgsmål, hvor Unionen har enekompetence, og som ikke kræver vedtagelse af en afgørelse med retsvirkning, fastlægges af Kommissionen, og Rådet og medlemsstaterne underrettes på forhånd herom.

3. I forbindelse med andre afgørelser i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under Unionens kompetence, vedtages Unionens og medlemsstaternes holdning af

Rådet med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen, medmindre andet er fastsat i EUF-traktatens gældende procedurer for afstemning.

4. I forbindelse med afgørelser i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under medlemsstaternes kompetence, vedtages Unionens og medlemsstaternes holdning af Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen eller medlemsstaterne, medmindre en medlemsstat inden for en måned efter vedtagelsen af denne holdning har oplyst Rådets Generalsekretariat om, at medlemsstaten kun med sine lovgivende organers samtykke kan tilslutte sig den afgørelse, som Det Fælles Udvalg skal træffe, navnlig som følge af parlamentarisk undersøgelsesforbehold.

5. Unionens og medlemsstaternes holdning i Det Fælles Udvalg forelægges af Kommissionen, undtagen på områder, der hører under medlemsstaternes enekompetence; i så fald forelægges den af formanden for Rådet eller, hvis Rådet træffer afgørelse herom, af Kommissionen.

Artikel 4 (Afgørelser i overensstemmelse med aftalens artikel 21)

En afgørelse om ikke at tillade den anden part at operere på yderligere afgange eller trænge ind på nye markeder i medfør af lufttransportaftalen og meddele Amerikas Forenede Stater dette efter artikel 21, stk. 5, i lufttransportaftalen som ændret ved protokollen træffes enstemmigt af Rådet på vegne af Unionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten.

Artikel 5 (Meddelelse til Kommissionen)

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af lufttransportaftalens artikel 15 (sikkerheds-beskyttelse) som ændret ved protokollen.

Udfærdiget i Bruxelles, den […]

På Rådets vegne
Formand
[…]

EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 3.5.2010
KOM(2010)209 endelig
Vol. II

2010/0113 (NLE)

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af protokollen om ændring af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side

BILAG

KONSULTATIONSMEMORANDUM

1. Delegationerne, der repræsenterede Den Europæiske Union og EU-medlemsstaterne og Amerikas Forenede Stater, mødtes den 23.-25. marts 2010 i Bruxelles for at afslutte forhandlingerne om en fase 2-lufttransportaftale. Listerne over delegationernes sammensætning er tilknyttet som tillæg A.

2. Delegationerne nåede til enighed ad referendum om og paraferede teksten til en protokol om ændring af lufttransportaftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, der er undertegnet den 25. og 30. april 2007 ("protokollen", der findes i tillæg B). Delegationerne agter at forelægge udkastet til protokol for deres respektive myndigheder til godkendelse, så den kan træde i kraft i nær fremtid.

3. Henvisninger i dette memorandum til aftalen og til artikler, stykker og bilag forstås i henhold til aftalen, som den vil blive ændret ved protokollen.

4. EU-delegationen bekræftede, at som følge af ikrafttrædelsen den 1. december 2009 af Lissabontraktaten om ændring af traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab er Den Europæiske Union trådt i stedet for og har efterfulgt Det Europæiske Fællesskab, og alle rettigheder og forpligtelser for samt alle henvisninger til Det Europæiske Fællesskab i aftalen fra samme dato gælder for Den Europæiske Union.

5. Delegationerne bekræftede, at procedurerne for gensidig anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer med hensyn til luftfartsselskabers egnethed og statsborgerskab i den nye artikel 6 a ikke har til hensigt at ændre betingelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender med henblik på driften af international lufttransport som omhandlet i aftalens artikel 4.

6. For så vidt angår artikel 9 gav delegationerne udtryk for deres ønske om at fremme samarbejdet mellem EU og USA om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten for så vidt muligt at forlade sig på modpartens sikkerhedsbeskyttelsesforanstaltninger i overensstemmelse med gældende love og forskrifter og mindske unødig gentagelse af sådanne foranstaltninger.

7. Delegationerne noterede sig, at samarbejde om sikkerhedsbeskyttelse forventes at ville omfatte regelmæssige konsultationer om ændringer af eksisterende krav, om muligt før de indføres, en tæt samordning af lufthavnsinspektionsaktiviteter og, når dette er muligt og relevant, inspektion af luftfartsselskaber samt udveksling af oplysninger om nye sikkerhedsbeskyttelsesteknologier og -procedurer.

8. Med henblik på at fremme en effektiv udnyttelse af de disponible ressourcer, forbedre sikkerhedsbeskyttelsen og fremme facilitation noterede delegationerne sig fordelene ved hurtige og, når det er muligt, samordnede reaktioner på nye trusler.

9. Begge delegationer noterede sig, at bestemmelserne i de respektive gældende konventioner mellem en EU-medlemsstat og USA med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital ikke påvirkes af denne protokol.

10. For så vidt angår artikel 15, stk. 7, bemærkede EU-delegationen, at de spørgsmål, som vil skulle tages op i forbindelse med arbejdet på dette område, må forventes bl.a. at ville omfatte de pågældende foranstaltningers miljøpræstationer og tekniske integritet, behovet for at undgå konkurrenceforvridning og udflytning af kulstofemissionskilder og, når dette er relevant, om og hvorledes sådanne foranstaltninger kan sammenkobles eller integreres indbyrdes. USA's delegation bemærkede, at den i forbindelse med opstillingen af anbefalinger vil forvente bl.a. at fokusere på sammenhængen med Chicagokonventionen og fremme af aftalens mål.

11. De to delegationer understregede, at intet i aftalen på nogen måde berører deres respektive retlige og politiske stillingtagen til forskellige miljøspørgsmål med tilknytning til luftfart.

12. I anerkendelse af de fælles miljømål udarbejdede delegationerne en fælleserklæring om miljøsamarbejde, der er knyttet som tillæg C til dette konsultationsmemorandum.

13. EU-delegationen gentog, at EU har til hensigt via De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer fortsat at arbejde for at fastsætte globale emissionsreduktionsmål for international luftfart.

14. USA's og EU's delegationer gentog, at USA og EU har til hensigt via Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) at arbejde for at bekæmpe drivhusgasemissioner fra international luftfart. Begge delegationer noterede sig endvidere erhvervssektorens bidrag til støtte for denne proces.

15. Begge delegationer bemærkede, at henvisningerne til den afbalancerede strategi i artikel 15, stk. 4, vedrører resolution A35-5, som blev vedtaget enstemmigt på den 35. ICAO-forsamling. Delegationerne understregede, at alle aspekter af princippet om en afbalanceret strategi, der er fastsat i denne resolution, er relevante og væsentlige, herunder anerkendelsen af, at stater har relevante retlige forpligtelser, eksisterende aftaler, gældende love og etableret praksis, som kan påvirke deres gennemførelse af ICAO's afbalancerede strategi.

16. Begge delegationer understregede, at de støtter anvendelsen af ICAO's “Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise”, der i den aktuelle udgave er offentliggjort i ICAO-dokument 9829 (2. udgave).

17. For så vidt angår artikel 15, stk. 5, litra a), bemærkede EU-delegationen, at "involverede parter" er defineret i artikel 2, litra f), i direktiv 2002/30/EF som "alle fysiske og juridiske personer, der påvirkes eller sandsynligvis påvirkes af eller har en retmæssig interesse i indførelsen af støjreduktionsforanstaltninger, inklusive driftsrestriktioner". EU-delegationen bemærkede endvidere, at ifølge samme direktivs artikel 10 skal medlemsstaterne sikre, at der i overensstemmelse med gældende national lovgivning etableres procedurer for høring af de berørte parter om anvendelsen af artikel 5 og 6.

18. I anerkendelse af udfordringerne ved arbejdstageres stigende bevægelighed på tværs af landegrænser og virksomheders struktur bemærkede EU-delegationen, at Europa-Kommissionen nøje overvåger situationen og overvejer yderligere initiativer for at forbedre gennemførelsen, anvendelsen og håndhævelsen på området. EU-delegationen henviste også til arbejdet i Europa-Kommissionen angående tværnationale overenskomster på virksomhedsniveau og erklærede sig villig til i givet fald at informere Det Fælles Udvalg om disse og andre relaterede initiativer.

19. USA's delegation bemærkede, at i USA har det princip, der åbner mulighed for at vælge en fælles repræsentant for en defineret klasse eller faggruppe af ansatte i et luftfartsselskab, bidraget til at fremme rettighederne for såvel flyvebesætningsmedlemmer som jordpersonale til at organisere sig og opnå kollektive forhandlingsoverenskomster.

20. Begge delegationer bemærkede, at hvis en part træffer foranstaltninger i modstrid med aftalen, herunder artikel 21, kan den anden part benytte sig af enhver passende og proportionel foranstaltning i overensstemmelse med folkeretten, herunder aftalen.

21. I forbindelse med artikel 21, stk. 4, bemærkede EU-delegationen, at den gennemgang, der henvises til i dette stykke, vil blive gennemført af Europa-Kommissionen *ex officio* eller *ex parte*.

22. Delegationerne bemærkede, at de trafikrettigheder, der omhandles i artikel 21, stk. 4, litra a), kommer oveni de trafikrettigheder, der indrømmes Den Europæiske Union og EU-medlemsstaterne i aftalens artikel 3.

23. Delegationerne udtrykte tilfredshed med samarbejdet mellem USA's Department of Transportation og Europa-Kommissionen, jf. aftalen, med det fælles mål at forbedre hver parts forståelse af modpartens love, procedurer og praksis på konkurrenceområdet og den indflydelse, som udviklingen i lufttransportsektoren har haft eller sandsynligvis vil få på konkurrencen i sektoren.

24. Delegationerne bekræftede de respektive konkurrencemyndigheders vilje til dialog og samarbejde og til princippet om gennemsigtighed i overensstemmelse med lovkrav, herunder beskyttelse af fortrolige kommercielle oplysninger. Delegationerne bekræftede endvidere, at deres respektive konkurrencemyndigheder er rede til om fornødent at vejlede om procedurekrav.

25. Delegationerne bemærkede, at meddelelser til Det Fælles Udvalg eller andre instanser i relation til samarbejde i medfør af bilag 2 skal overholde regler for frigivelse af fortrolige eller markedsfølsomme oplysninger.

26. I forbindelse med punkt 4 i bilag 6 udtrykte delegationerne forventning om, at Det Fælles Udvalg senest et år efter undertegnelsen af protokollen vil opstille passende kriterier for at fastslå, om lande hidtil har haft et godt samarbejde om luftfartsforbindelser.

27. Delegationerne så med tilfredshed på deltagelsen af repræsentanter fra Island og Norge som observatører i EU-delegationen og bemærkede, at Det Fælles Udvalg

fortsat vil arbejde med at udarbejde forslag om betingelser og procedurer for Islands og Norges tiltrædelse af aftalen som ændret ved protokollen.

28. Begge delegationer gav udtryk for deres forventning om, at deres respektive luftfartsmyndigheder ville tillade operationer i overensstemmelse med vilkårene i aftalen som ændret ved protokollen ud fra et comity- og gensidighedsprincip, eller på et administrativt grundlag, fra datoen for undertegnelsen af protokollen.

For delegationen for Den Europæiske Union og EU-medlemsstaterne	**For Amerikas Forenede Staters delegation**
Daniel CALLEJA	**John BYERLY**

TILLÆG C

Fælleserklæring om miljøsamarbejde

Delegationerne fra USA og Den Europæiske Union og EU-medlemsstaterne bekræftede, at det har afgørende betydning at imødegå den internationale luftfarts miljøpåvirkninger. De gav udtryk for deres fælles engagement i henseende til de miljømål, der er fastlagt på 35. forsamling i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), dvs. at tilstræbe at:

a) begrænse eller mindske antallet af personer, som påvirkes af mærkbar støj fra luftfartøjer

b) begrænse eller mindske påvirkningerne fra luftfartsemissioner på den lokale luftkvalitet og

c) begrænse eller mindske påvirkningen fra luftfartens drivhusgasemissioner på det globale klima.

Delegationerne anerkendte resultatet af den 15. konference blandt parterne i De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer og Københavnsaftalen,

herunder den fælles anerkendelse af den videnskabelige holdning, at stigningen i den globale temperatur bør holdes under to grader celsius.

Delegationerne bekræftede parternes stærke ønske om og vilje til at samarbejde om at bygge videre på de fremskridt, der er opnået i forbindelse ICAO's gruppe på højt niveau om international luftfart og klimaændringer ved at tilstræbe at gøre fælles sag med internationale partnere i en samlet indsats i ICAO for at etablere et mere ambitiøst handlingsprogram, herunder med solide mål, en ramme for markedsbaserede foranstaltninger og hensyn til udviklingslandes særlige behov.

Begge parter gav udtryk for deres vilje til at samarbejde inden for ICAO's komite for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfart (CAEP) med henblik på at sikre en rettidig og effektiv gennemførelse af dens arbejdsprogram, herunder vedtagelse af en global CO_2-standard for luftfartøjer og andre foranstaltninger vedrørende klimaændringer, støj og luftkvalitet.

Delegationerne understregede betydningen af at mindske miljøpåvirkningerne fra luftfart i kraft af:

- fortsat at samarbejde om moderniseringsprogrammerne angående lufttrafikstyring NextGen og SESAR, herunder AIRE-initiativet (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions)

- fremme og i givet fald fremskynde udviklingen og gennemførelsen af nye luftfartøjsteknologier og bæredygtige alternative brændstoffer, herunder via det fælles teknologiinitiativ Clean Sky, programmet Continuous Low Energy, Emissions and Noise (CLEEN), Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative (CAAFI) og initiativet Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation (SWAFEA) og

- samarbejde med videnskabelige kredse via eksempelvis CAEP Impacts and Science Group for bedre at kunne forstå og kvantificere luftfartens miljøpåvirkninger af f.eks. sundhed og andre klimapåvirkninger end CO_2.