

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande«⁽¹⁾

(KOM(2003) 94 endelig — 2003/0044 (COD))

(2003/C 234/06)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 14. marts 2003 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Hubert Ghigonis til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 26. juni 2003.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 401. plenarforsamling af 16. og 17. juli 2003 (mødet den 16. juli) følgende udtalelse med 119 stemmer for og 1 hverken for eller imod.

1. Indledning og baggrund

1.1. I løbet af de sidste femten år har EU gennemført et omfattende program for liberalisering og integrering af lufttransport. Fællesskabet har sammenlagt en række individuelle markeder og skabt et »indenlandsk« luftfartsmarked. EU har anvendt principperne for det indre marked på lufttransport ved at vedtage de liberaliseringsforanstaltninger, der kaldes »den tredje pakke«.

1.2. Ikke desto mindre falder internationale flyvninger til og fra EU fortsat ind under traditionelle, bilaterale luftfartsaftaler. Det vil med andre ord sige, at EU endnu ikke har en sammenhængende politik for international lufttransport. I sin hvidbog om »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«, påviste Kommissionen, at udvikling af en sammenhængende ekstern luftfartspolitik er en presserende prioritet i betragtning af følgerne af en opdelt fremgangsmåde for udviklingen af den europæiske luftfartsindustri. Det har altid været Kommissionens opfattelse, at sådanne aftaler skaber konkurrenceforvriddning blandt de europæiske luftfartsselskaber og griber forstyrrende ind i udviklingen af det indre marked, eftersom de begrænser de europæiske luftfartsselskabers investerings- og konsolideringsmuligheder (i henhold til

disse aftaler skal mere end 50 % af et luftfartsselskabs kapital ejes af statsborgere i oprindelseslandet, hvis ikke luftfartsselskabet skal miste sine internationale trafikrettigheder). I december 1998 indledte Kommissionen en overtrædelsesprocedure mod otte stater, hvor den opsagde de aftaler, der gav amerikanske luftfartsselskaber trafikrettighederne til og fra samt i EU. Til gengæld herfor fik de nationale flyselskaber i disse otte lande en lignende, men meget begrænset ret (»nationalitetsklausulen«). I sin dom af 5. november 2002 konstaterede Domstolen, at disse stater ved at indgå »open skies-aftaler« med De Forenede Stater havde tilsidesat Fællesskabets eksterne kompetence, hvad angik billetpriser og rater samt edb-reservationssystemer inden for Fællesskabets grænser. Domstolen konstaterede endvidere, at klausulerne vedrørende ejendomsretten til og kontrollen med luftfartsselskaber er en overtrædelse af etableringsretten. Der er her tale om en forskelsbehandling, som forhindrer luftfartsselskaberne i andre medlemsstater, der ikke har indgået aftaler af denne type, i at nyde godt af den nationale behandling i det europæiske værtsland, selv om Fællesskabets regler om den fri etableringsret forbyder en sådan situation.

1.3. Kommissionen har nu draget konklusionerne af Domstolens domme og gjort status over Fællesskabets eksterne forbindelser inden for lufttransport samt fremlagt de væsentligste retningslinjer og principper for Fællesskabets eksterne politik på området. Kommissionen mener, at Domstolens domme har umiddelbar retsvirkning, hvilket EU bør tage hensyn til på kort sigt. Dette er først og fremmest tilfældet for bestemmelserne i den enkelte aftale, som fremover hører ind under Fællesskabets eksterne enekompetence. Nationalitetsklausulerne, der er indeholdt i de fleste af førnævnte aftaler, er i strid med Fællesskabets regler og udgør en forskelsbehandling på grundlag af nationalitet.

(1) Kommissionen anmoder i den forbindelse endvidere om tilladelse til at indlede forhandlinger:

- mellem Fællesskabet og USA om skabelse af et luftrum uden grænser,
- på fællesskabsniveau om udpegelsen af EF-luftfartsselskaber på internationale ruter til og fra tredjelande og om spørgsmålet, hvor Fællesskabet har enekompetence.

2. Resumé af forslaget

Medlemsstaterne kan under overholdelse af fællesskabsretten fortsat indgå eller ændre aftaler med tredjelande inden for rammerne af deres egne kompetenceområder (medlemsstaternes egne kompetenceområder — de bilaterale aftaler er i strid med fællesskabsretten og bør tilpasses, hvis der ikke indledes forhandlinger på fællesskabsplan). Eftersom kompetencefordelingen udgør et centralt punkt i den sammenhæng, bør medlemsstaterne arbejde tæt sammen med EU's institutioner. I det foreliggende forslag fastsættes de nærmere vilkår og forpligtelser, som medlemsstaterne skal overholde ved indgåelsen af bilaterale aftaler. Eftersom de er forpligtet til at tage hensyn til Fællesskabets interesser generelt, bør der til dette formål indføres en effektiv og gennemskuelig verifikationsprocedure. Hver enkelt medlemsstat underlægges klare forpligtelser til at underrette de andre medlemsstater om indledningen og afslutningen af forhandlinger om en aftale. Hvis luftfartsselskaber inddrages i forhandlingerne, skal alle EF-luftfartsselskaber behandles ens for at undgå enhver forskelsbehandling og begunstiggelse af luftfartsselskaberne i det pågældende land. Regler, der medfører konkurrenceforvridning på lufttransportmarkedet i EU, bør generelt forbydes. Medlemsstaterne bør endvidere oprette ikke-diskriminerende og gennemskuelige procedurer til fordeling af trafikrettigheder mellem EF-luftfartsselskaber.

3. Indledende bemærkning

EØSU har noteret sig den politiske aftale, som Ministerrådet indgik den 5. juni 2003, og beklager i høj grad, at man har vedtaget en sådan aftale uden at afvente EØSU's udtalelse.

4. Generelle bemærkninger

4.1. Den europæiske luftfartssektor befinder sig i henhold til ovennævnte dom i en vanskelig juridisk situation. Mellem medlemsstaterne og tredjelande er der indgået en lang række bilaterale luftfartsaftaler, hvori der findes bestemmelser, som er i strid med fællesskabsretten. Kommissionen har imidlertid ikke mandat til at føre fællesskabsforhandlinger med tredjelande om anliggender, der vedrører EU, og anmoder derfor om at få et sådant mandat (jf. navnlig punkt 2).

4.2. Det haster med at få fjernet denne retlige usikkerhed på grund af presset fra luftfartssektoren, der har et stort behov for at kunne støtte sig på retligt sikre aftaler, eftersom

trafikrettighederne indgår i luftfartsselskabernes forretningsgrundlag. EØSU går ind for, at der så hurtigt som muligt oprettes en klar juridisk ramme for forhandlingerne om internationale luftfartsaftaler. En sådan ramme bør sikre, at de bilaterale luftfartsaftaler er i overensstemmelse med fællesskabsretten, og at de rettigheder (trafikrettigheder), som man har forhandlet sig frem til under disse aftaler, bevares.

4.3. Der bør som følge af Domstolens domme af 5. november 2002 om kompetencefordelingen mellem medlemsstaterne og Kommissionen i forhandlinger om internationale luftfartsaftaler indføres en enkel, klar, gennemskuelig og effektiv informationsprocedure. En sådan procedure giver mulighed for at føre sammenhængende luftfartsforhandlinger med tredjelande på medlemsstats- eller fællesskabsniveau.

4.4. Under disse omstændigheder vil det være hensigtsmæssigt med en forenkling af de administrative procedurer, som medlemsstaterne skal følge, når de på forhånd informerer Kommissionen om indledningen af forhandlinger med tredjelande. Kommissionen bør endvidere have mulighed for at advare en medlemsstat, hvis de forhandlinger, som medlemsstaten har indledt, er i strid med Fællesskabets mål. En sådan procedure bør dog ikke række ud over det, som er nødvendigt for at sikre en effektiv samordning af medlemsstaternes og Kommissionens forhandlinger inden for deres respektive kompetenceområder.

5. Særlige bemærkninger

Eftersom kompetencen og ansvaret fortsat er delt i luftfartssektoren, støtter EØSU i princippet Kommissionens forslag om gennem en forordning at indføre en effektiv ordning for samarbejde og samråd mellem medlemsstaterne og EU, således at der på et tidligt tidspunkt kan blive kastet lys over problemer og forskellige fremgangsmåder.

5.1. Artikel 1, stk. 2

De administrative procedurer bør begrænses så vidt muligt (det synes overdrevet at kræve, at alle detaljer om en ny aftale i henhold til artikel 1, stk. 1, skal meddeles allerede en kalendermåned, inden der tages kontakt med det pågældende tredjeland).

5.2. Artikel 4, stk. 2

Den mulighed, som Kommissionen får for at gøre indsigelse mod indgåelsen af en aftale, rækker vidt ud over Fællesskabets

legitime ret til information, underretning og gennemskuellighed. Efter EØSU's opfattelse bør Kommissionen i stedet for denne beføjelse have mulighed for at advare et medlemsland, hvis de forhandlinger, som medlemslandet har indledt, synes at tilsidesætte EU's målsætninger.

Bruxelles, den 16. juli 2003.

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net«

(KOM(2003) 220 endelig — 2003/0086 (COD))

(2003/C 234/07)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 20. maj 2003 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Jan Simons til ordfører uden studiegruppe. Sektionen vedtog sin udtalelse den 26. juni 2003.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 401. plenarforsamling den 16. og 17. juli 2003, mødet den 16. juli, enstemmigt følgende udtalelse.

1. Indledning

eTEN udgør hjørnестenen i handlingsplanen eEurope 2005, der omvendt udgør et vigtigt element i Lissabon-strategien, som inden 2010 skal gøre EU til den mest konkurrencedygtige og dynamiske økonomi i verden. eTEN er blevet ændret, så det kan fungere som et af de vigtigste instrumenter under eEurope 2005; tyngdepunktet ligger på at tilbyde offentligheden tjenesteydelser inden for rammerne af eEurope. Det ændrede programindhold må nu ledsages af en ændret finansieringsstruktur. For øjeblikket er den maksimale støtte fra EU begrænset til i alt 10 % af de samlede investeringsomkostninger, mens der kan ydes finansieringsstøtte på op til 50 % af de samlede udgifter til projektresearch. Det er Kommissionens erfaring, at denne finansieringsandel er helt utilstrækkelig til at fremme indførelsen af tjenester og skabe et reelt incitament i denne fase. Derfor foreslår Kommissionen, at finansieringsloftet hæves fra 10 % til 30 %. Denne forhøjelse vedrører

kun projekter, der tager sigte på indførelse af tjenester og applikationer. Ændringen påvirker ikke EU's samlede finansieringsramme for eTEN.

2. Generelle bemærkninger

2.1. I handlingsplanen eEurope 2005 ⁽¹⁾ bebuder Kommissionen i finansieringsafsnittet, at der kommer et forslag om at forhøje finansieringsloftet for eTEN-projekters implementeringsfase fra 10 % til 30 %, uden at det går ud over de øvrige TEN-programmer.

⁽¹⁾ EØSU har også udarbejdet en udtalelse om »Slutrapport om eEurope 2002«.