

Europa-Kommissionen kræver opsigelse af de bilaterale "open skies" aftaler.

Europa-Kommissionen besluttede i dag at anmode de medlemsstater, som har undertegnet bilaterale aftaler om lufttransport med De Forenede Stater om at iværksætte deres opsigelsesbestemmelser for hurtigst muligt at sikre overholdelse af Domstolens domme.

I en erklæring, som blev vedtaget i dag, gør Kommissionen rede for sin analyse af og reaktion over for Domstolens domme af 5. november. Domstolen erklærede, at de eksisterende bilaterale "open skies" aftaler var ulovlige i flere henseender. Navnlig berøver de strenge nationalitetsklausuler EU-luftfartsselskaberne deres ret i henhold til traktaten, og de er i modstrid med fællesskabsret. Andre bestemmelser vedrører spørgsmål, som hører ind under Fællesskabets eksklusive eksterne kompetence, og bør ikke forhandles af medlemsstaterne. I henhold til traktatens skal medlemsstaterne træffe alle foranstaltninger, der er egnede til at sikre opfyldelse af deres forpligtelser, og Kommissionen har pligt til at kræve, at dommene efterfølges.

Kommissionen mener endvidere, at dommene ikke blot har betydning for de pågældende aftaler, men også for alle eksisterende bilaterale luftfartsaftaler og for forhandling af nye aftaler. Kommissionen har derfor også anmodet medlemsstaterne om at afholde sig fra at påtage sig internationale luftfartsforpligtelser af nogen art, indtil deres overensstemmelse med fællesskabsret kan kontrolleres, og den har tilskyndet medlemsstaterne til at give deres tilslutning til, at EU påbegynder forhandlinger med USA om en erstatning af de eksisterende aftaler. Dette muliggør en kontrolleret og glat overgang til et åbent transatlantisk luftfartsmarked.

"Kommissionen sender i dag et klart signal om fremme af yderligere samarbejde i EU om internationale luftfartsaftaler. Domstolens afgørelse betyder fra et retligt synspunkt, at medlemsstaterne ikke længere kan handle uafhængigt, når det drejer sig om at indgå bilaterale aftaler, da mange vigtige lufttransportaspekter nu falder ind under europæisk ret," udtalte Loyola de Palacio, næstformand med transport og energi som ansvarsområde. "Endvidere er dette en situation, som kun kan betragtes positivt, da samarbejde på EU-plan fra et økonomisk og politisk synspunkt også vil hjælpe os med at opnå det bedste resultat for Europas luftfartsselskaber og for forbrugerne. Denne afgørelse er en glimrende mulighed for os til at handle i fællesskab, til at arbejde i fællesskab gennem EU-institutionerne og at fremme vore fælles interesser i hele verden."

Følgerne af Domstolens afgørelse

De Europæiske Fællesskabers Domstol konkluderede i sin afgørelse af 5. november 2002, at de eksisterende bilaterale aftaler, der var undertegnet af otte forskellige medlemsstater (Østrig, Belgien, Danmark, Finland, Tyskland, Luxembourg, Det Forenede Kongerige og Sverige) overtræder EU-ret på to vigtige områder:

- 1. Domstolen bekræfter det princip, at Fællesskabet har kompetence for internationale relationer på områder, hvor der er blevet vedtaget interne EF-bestemmelser, og hvor disse påvirker selskaber fra tredjelande.**

Mange luftfartsområder omfattes nu af EF-lovgivning, og medlemsstaterne kan ikke længere indgå forpligtelser med andre lande vedrørende disse spørgsmål. Domstolen identificerede billetpriser, ankomst- og afgangstider og edb-reservationssystemer. Medlemsstater der indgår bilaterale aftaler løber fare for at skabe konflikter mellem deres forpligtelser på internationalt plan og deres forpligtelser i henhold til EF-ret.

Kommissionen mener, at der er andre områder end de af Domstolen identificerede, som typisk behandles i bilaterale luftfartsaftaler, og hvor Fællesskabet har eksklusiv ekstern kompetence. Fællesskabets regelsæt er også vokset betydeligt i årene efter forhandling af de pågældende aftaler. Yderligere områder omfatter f.eks.:

- sikkerhed - navnlig gensidig anerkendelse af certifikater og sikkerhedsstandarder
- kommercielle muligheder - herunder ground handling og forbrugerbeskyttelse
- afgifter og told - navnlig anvendelse af afgiftsbestemmelserne på flyforsyninger og mineralolier
- miljøbestemmelser.

- 2. Domstolen mener også, at luftfartsselskabernes ejerskabs- og kontrolklausul, som indgår i disse bilaterale aftaler ("nationalitetsklausulen") er i modstrid med bestemmelserne om etableringsret.**

Aftalerne er ikke ugyldige som sådan i henhold til international ret, som også forpligter den amerikanske side, men der må gøres en indsats for at afhjælpe den nuværende ulovlige situation hurtigst muligt.

De samme principper bør gælde for alle andre eksisterende bilaterale aftaler, der indeholder lignende bestemmelser. Kommissionen er stadig ved at undersøge muligheden for yderligere retlig indsats mod Nederlandene, Frankrig, Italien og Portugal, som også alle har indgået "open-skies" aftaler med De Forenede Stater.

Medlemsstaternes forpligtelse til at overholde fællesskabsret

I henhold til traktatens artikel 10 skal medlemsstaterne træffe alle almindelige eller særlige foranstaltninger, som er egnede til at sikre opfyldelsen af de forpligtelser, som følger af traktaten, eller af retsakter foretaget af Fællesskabets institutioner. Som Domstolen konstaterede i sine domme kan medlemsstaterne i tilfælde, hvor en overtrædelse hidrører fra en international aftale, således ikke blot ikke indgå nye internationale forpligtelser, men de kan heller ikke opretholde gældende forpligtelser, hvis de overtræder fællesskabsret.

Kommissionen kræver derfor i dag:

- at de otte regeringer, som dommene direkte vedrører, iværksætter opsigelsesbestemmelserne i deres aftaler med De Forenede Stater for at sikre, at Domstolens domme efterfølges hurtigst muligt. Som de fleste luftfartsaftaler, fastsætter "open skies" aftalerne en opsigelsesperiode på et år. Medlemsstaterne skal skriftligt give besked om deres hensigt
- at de øvrige syv medlemsstater også iværksætter opsigelsesbestemmelserne i deres aftaler med De Forenede Stater for at sikre en ensartet fremgangsmåde i hele EU og for at garantere at deres aftaler er i overensstemmelse med fællesskabsret
- at medlemsstaterne afholder sig fra at indgå internationale forpligtelser af nogen art på luftfartsområdet uden først at have sikret sig, at de er i overensstemmelse med fællesskabsret.

De aftaler, medlemsstaterne har undertegnet, indeholder alle opsigelsesklausuler. Disse klausuler fastsætter normalt et år fra opsigelsesmeddelelse og ikrafttrædelse. Aftalerne kan derfor bringes til afslutning på en kontrolleret måde, der respekterer parternes rettigheder i henhold til international ret og giver tilstrækkelig tid til, at der kan udarbejdes alternative ordninger.

Vejen fremad

Kommissionen har til hensigt at fremsætte de nødvendige forslag til at sikre en hensigtsmæssig opfølgning af denne situation.

Kommissionen mener dog allerede, at Rådet for Den Europæiske Union hurtigst muligt må vedtage et forhandlingsmandat med henblik på at erstatte de eksisterende bilaterale aftaler med De Forenede Stater med en aftale på fællesskabsplan. USA har givet udtryk for, at det er åbent over for tanken om forhandlinger med Fællesskabet.

En sådan aftale bør fremme et sikkert og effektivt transportsystem i EU til gavn for Europas borgere. Aftalen bør sigte på yderligere liberalisering af det transatlantiske marked og af investeringsbestemmelser, så luftfartsindustrien får et "normalt" forretningsmiljø, som i højere grad ligner de andre industrier. I den nuværende situation tilbyder EF-luftfartsselskaber større kapacitet generelt end de amerikanske luftfartsselskaber på det nordatlantiske marked, idet deres andel er ca. 55%. De fleste nationale luftfartsselskaber i EU er de stærkeste transatlantiske operatører til og fra deres hjemmemarked. Amerikanske luftfartsselskaber flyver dog hyppigere på et større antal transatlantiske ruter, hvilket afspejler, at de enkelte amerikanske luftfartsselskaber har udviklet flere hovedlufthavne i USA, som de beflyver med trafik fra en række internationale destinationer.

Hvad angår bredere relationer og andre internationale relationer i sektoren mener Kommissionen, at EF's prioriteter skal være:

- (a) **At påbegynde forhandlinger med centrale bilaterale partnere.** Forholdet til De Forenede Stater er centralt for Den Europæiske Unions lufttransportrelationer. Det er af største betydning at påbegynde fællesskabsforhandlinger, der giver mulighed for at korrigere de problemer forbundet med bilaterale aftaler, der er blevet identificeret af Domstolen og at skabe en bedre balance i det transatlantiske forhold. Kommissionen identificerer endvidere forhandlinger med Rusland og Japan som vigtige prioriteter.

- (b) **At fortsætte opbygningen af relationer med nabolande:** I takt med at disse forhandlinger går fremad skal Europa også fortsat arbejde sammen med sine nære naboer. Nye europæiske staters tiltrædelse til EU i 2004 udvider det indre marked yderligere. Det planlagte fælles europæiske luftfartsområde har gjort det muligt for Fællesskabet at afslutte forhandlinger med ansøgerlandene og gør det muligt at udvide markedet på kort sigt til at omfatte de ansøgerlande, som ikke bliver medlemmer med det første. Det fælles europæiske luftfartsområde udgør også grundlaget for at udvikle nærmere forbindelser med vore andre nære handelspartnere omkring Middelhavet og mod øst.
- (c) **At opbygge relationer med udviklingslandene.** EF skal også arbejde sammen med udviklingslandene for at sikre, at lufttransport frit kan udvikle sig positivt mellem Europa og disse lande, så mulighederne på begge sider øges, men uden at standarderne bringes i fare. EU vil fortsætte de bistandsprogrammer, den har sponsoreret med henblik på hjælp ved anvendelse af sikkerhedsstandarder.
- (d) **Endelig at forsvare Fællesskabets holdning i multilaterale kredse og at arbejde for reform på internationalt plan:** EU og dets medlemsstater må også, for at sikre, at europæiske interesser forelægges og forfølges på sammenhængende måde, vise en mere samordnet holdning i internationale organisationer. Det Europæiske Fællesskabs medlemskab af ICAO skal være en prioritet, og Kommissionen har fremsat et forslag i denne forbindelse. Fællesskabet skal også udvikle faste holdninger om lufttransportspørgsmål i andre globale organisationer.