

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag om godkännande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, å ena sidan och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, och till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner protokollet från 2010 om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, undertecknat i juni 2010. Protokollet är till sin karaktär ett blandat avtal vars bestämmelser delvis omfattas av unionens, delvis av medlemsstaternas behörighet.

Avsikten med protokollet är att skapa ännu mer omfattande flygtrafikförbindelser mellan Europeiska unionen och Förenta staterna genom att liberalisera det s.k. första avtalet och fortsatt främja marknadstillträde på lika villkor, avreglera luftfartsmarknaden och stärka det transatlantiska flygtrafiksystemet, vilket gynnar konsumenterna, flygbolagen, andra aktörer och sysselsättningen på vardera sidan om Atlanten.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som protokollet vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Protokollet träder i kraft efter det att alla avtalsparter interna rättsliga krav har uppfyllts. Avtalsparterna underrättar varandra genom notväxling på diplomatisk väg om att dessa krav har uppfyllts. Protokollet träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en sådan diplomatisk notväxling. Parterna tillämpar protokollet provisoriskt fram till dess ikraftträdande i den utsträckning som det med stöd av den nationella lagstiftningen är möjligt. Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att lagen tillämpas innan protokollet träder i kraft internationellt.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 INLEDNING .....	3
2 NULÄGE .....	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	4
4.1 Ekonomiska konsekvenser .....	4
4.2 Konsekvenser för miljön .....	5
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	5
6 PROVISORISK TILLÄMPNING .....	5
DETALJMOTIVERING .....	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND .....	6
2 LAGFÖRSLAG .....	9
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ....	9
4.1 Behovet av riksdagens samtycke .....	9
4.2 Behandlingsordning .....	11
LAGFÖRSLAG .....	12
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och om tillämpning av protokollet .....	12
FÖRDRAGSTEXT .....	13

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Riktlinjerna för Europeiska unionens nuvarande politik för yttre förbindelser framgår av de s.k. Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol gett 2002 (målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98). Domarna innebär en förpliktelse att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med unionsrätten. Domarna innebär också att luftfartsavtal i allt större omfattning ingås mellan unionen och ett tredjeland.

Genom protokollet ändras det luftfartsavtal mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater (Förenta staterna), å andra sidan, som ingicks utifrån kraven i Open Skies-domarna. Avtalet undertecknades av avtalsparterna i Washington den 30 april 2007 och överlämnades till riksdagen för godkännande genom en regeringsproposition den 21 december 2007 (RP 170/2007 rd). Riksdagen godkände avtalet den 22 februari 2008. Avtalet tillämpas provisoriskt.

I avtalet konstaterades det att det är fråga om ett s.k. första avtal och att avtalsparternas mål är att förhandla fram ett ännu mer omfattande och ännu liberalare avtal än tidigare. Genom avtalet stärktes dessutom parternas engagemang i den andra etappen av förhandlingarna.

De delegationer som företrädde Europeiska unionen och dess medlemsstater samt Förenta staterna möttes i Bryssel den 23–25 mars 2010 för att slutföra förhandlingarna om luftfartsavtalet om den andra etappen. Protokollet undertecknades den 24 juni 2010. Syftet med protokollet är att för sin del, i likhet med det egentliga avtalet, främja tillträde till marknaden på lika villkor, jämlika konkur-

rensförutsättningar och strävandena att för-  
enhetliga regleringen.

### 2 Nuläge

Avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Förenta staterna, å andra sidan, började provisoriskt tillämpas den 30 mars 2008 (FördrS 41/2008). Avtalet omfattar flera olika delområden av vilka de ekonomiskt viktigaste hänför sig till marknadstillträde. Genom avtalet avskaffades bl.a. restriktionerna i fråga om trafikrättigheter, flygrutter och prissättning av flygningarna. Genom det första avtalet ersattes de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och Förenta staterna.

Av de bilaterala avtalen är emellertid överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Amerikas Förenta staters regering för främjande av flygsäkerhet (FördrS 47/2001) i kraft, som ingicks i november 2000. Avtalet innehåller inte några bestämmelser om trafikrättigheter, utan det innehåller närmast bestämmelser om ömsesidigt erkännande av åtgärder för godkännande av och tillsyn över civila flygtekniska produkter, underhållsverkstäder och anläggningar för luftfartsutbildning parterna emellan.

Finnair flyger dagligen från Helsingfors-Vanda flygplats till John F Kennedys flygplats i New York. American Airlines, som är samarbetspartner i Finnairs Oneworld-allians, inledde vid ingången av maj 2012 direkta dagliga flygningar mellan flygplatserna Chicago O'Hare och Helsingfors-Vanda.

I kraft är dessutom ett avtal om luftfartssäkerhet mellan Europeiska unionen och Förenta staterna som har ingåtts i juni 2008 (EUT L 291, 9.11.2011, s. 3 samt E 8/2004 rd). Avtalet trädde i kraft den 1 maj 2011. Avtalet ersatte inte automatiskt de bilaterala avtal om luftfartssäkerhet som ingåtts mellan

Europeiska unionens medlemsstater och Förenta staterna. Europeiska byrån för luftfarts-säkerhet, EASA, utreder tillsammans med medlemsstaterna om det är nödvändigt att säga upp eller häva de bilaterala avtal som ingåtts med Förenta staterna. Det är således möjligt att avtalet om luftfartssäkerhet mellan Finland och Förenta staterna, som sattes i kraft 2001 genom förordning av republikens president, senare helt eller delvis kommer att sägas upp eller hävas.

Förutom med Förenta staterna har Europeiska unionen luftfartssäkerhetsavtal med i huvuddrag motsvarande innehåll med Kanada och Brasilien. Avtalet mellan Europeiska unionen och Kanada har ingåtts i maj 2009 (EUT L 153, 17.6.2009, s. 11 samt E 20/2004 rd), och det trädde i kraft i juli 2011. Avtalet mellan Europeiska unionen och Brasilien har ingåtts i juli 2010 (EUT L 273, 19.10.2011, s. 3 samt E 110/2009 rd), men det har ännu inte trätt i kraft internationellt.

Luftfartssäkerhetsavtalen mellan Europeiska unionen och tredjeländer omfattas av Europeiska unionens exklusiva behörighet och kräver därför inte några nationella åtgärder för att sättas i kraft eller någon separat publicering i Finland.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

Avsikten med protokollet är att utifrån det första avtalet ytterligare utveckla tillträdet till marknaden på lika villkor, öppna luftfartsmarknaden för konkurrens och stärka det transatlantiska flygtrafiksystemet, vilket gynnar konsumenterna, flygbolagen, andra aktörer och sysselsättningen på vardera sidan om Atlanten.

Genom protokollet förbättras det ömsesidiga erkännandet av besluten om tillsyn när det gäller flygbolagens lämplighet och medborgarskap. När parterna fastställer bullerrelaterade driftsrestriktioner ska deras ansvariga myndigheter göra det möjligt att vid beslutsfattandet beakta de berörda parternas synpunkter samt skyldigheten att anmäla om restriktionerna 150 dagar innan de träder i kraft. Den gemensamma kommitté som inrättades genom avtalet åläggs att granska den

övergripande tillämpningen av avtalet och utveckla samarbetet inom ramen för det.

Syftet med propositionen är att protokollet för Finlands del godkänns och de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft till den del de omfattas av Finlands behörighet. Ett nationellt godkännande krävs för att protokollet ska träda i kraft internationellt. Det föreslås att de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en blankettlag. Bestämmelser om ikraftträdandet av blankettlagen föreskrivs genom en blankettförordning.

## **4 Propositionens konsekvenser**

### **4.1 Ekonomiska konsekvenser**

Protokollet effektiviserar konkurrensen på lufttrafikmarknaden ytterligare, vilket ökar utbudet av och efterfrågan på luftfartstjänster. Därigenom drar såväl konsumenterna som flygbolagen nytta av effektiviseringen av luftfartsmarknaden.

Enligt kommissionens bedömning skulle det långsiktiga målet att stegvis öppna marknaden för konkurrens och skapa ett gemensamt, öppet luftrum mellan Europeiska unionen och Förenta staterna öka passagerarvolymerna med mer än 25 miljoner under de första fem åren. Detta skulle medföra en nytta värd mer än 15 miljarder euro för konsumenterna och sammantaget 80 000 nya arbetsplatser i Europeiska unionen och Förenta staterna.

Den gemensamma kommitté som inrättades genom det första avtalet mellan Europeiska unionen och Förenta staterna har behandlat många olika frågor som hänger samman med t.ex. marknadstillträde, regleringssamarbete, samordning av regleringen och konkurrensvillkor. Det är ett viktigt forum genom vilket avtalets verkställighet kan följas och hinder för bedrivandet av affärsverksamhet kan behandlas. Bland annat initierade den gemensamma kommittén det avtal om säkerhetsåtgärder för flygfrakt som ingicks mellan Europeiska unionen och Förenta staterna i juni 2012 och som gör sändandet av flygfrakt snabbare och billigare till

följd av ömsesidigt erkännande av systemen för säkerhetsåtgärder för flygfrakt.

Protokollet kan i någon mån utöka finska flygbolags anslutningsförbindelser eller sådana code share-förbindelser som skaffats genom partnerbolag, t.ex. American Airlines, inom Förenta staterna till exempelvis Los Angeles och Detroit.

## 4.2 Konsekvenser för miljön

Protokollet innehåller förpliktelser till samarbete för att begränsa eller minska miljökonsekvenserna av internationell luftfart på ett ekonomiskt förnuftigt sätt. Genom protokollet bekräftar parterna sitt åtagande att tillämpa principen om en väl avvägd strategi. Protokollet innehåller bestämmelser om att fastställa driftsrestriktioner för bulleremissioner för flygplatser med mer än 50 000 flygrörelser med civila jetmotor drivna underlydsflygplan under ett kalenderår.

## 5 Beredningen av propositionen

En utredning över avtalsförhandlingarna utifrån det ursprungliga förslaget till mandat har överlämnats till riksdagen genom en E-skrivelse (E 16/1996 rd). Kompletterande E-skrivelser överlämnades i samband med förslagen till mandat för det första avtalet 2003 samt om det uppnådda förhandlingsresultatet 2007. Stora utskottet omfattade statsrådets ståndpunkt som framförts i skrivelserna i enlighet med kommunikationsutskottets utlåtande. I samband med det första avtalet konstaterade parterna att deras syfte var att få till stånd ett ännu mer omfattande och ännu liberalare avtal, och detta innefattade en strävan efter att förhandla fram avtalet om den andra etappen. Republikens president beviljade fullmakt för undertecknande av protokollet den 11 juni 2010.

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. Utlåtande om propositionen begärdes av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Centralen för turistfrämjande, Centralhandelskammaren, Finavia Abp samt de finska flygbolagen. Utlåtanden läm-

nades av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Centralhandelskammaren och gränsbevakningsväsendet.

I utlåtandena om propositionen framförde utrikesministeriet och justitieministeriet lagtekniska synpunkter som bl.a. gällde 1 och 2 § i ikraftträdandelagen, propositionens namn och klämman samt att propositionen bör förses med parallelltext. Justitieministeriet lämnade en noggrannare beskrivning av hur bestämmelserna i protokollet förhåller sig till Finlands lagstiftning. Utlåtandena har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

## 6 Provisorisk tillämpning

Enligt artikel 218.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (tidigare artikel 300.2 i EG-fördraget) kan rådet på förslag av kommissionen besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal som unionen ingått innan avtalet har trätt i kraft.

Rådets beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan Förenta staterna och Europeiska gemenskapen innehåller en bestämmelse enligt vilken gemenskapen och dess medlemsstater ska tillämpa protokollet provisoriskt i den utsträckning det är möjligt enligt gällande nationell lagstiftning från och med den 24 juni 2010 till det datum när protokollet träder i kraft. Detta bestyrktes genom att avtalet med Förenta staterna undertecknades.

Finlands konstitution innehåller inte en uttrycklig bestämmelse om provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om avtalet innehåller bestämmelser som t.ex. hör till området för lagstiftningen har man ansett att ett provisoriskt tillämpande förutsätter riksdagens godkännande och en ikraftträdandelag. Eftersom protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och Förenta staterna innehåller vissa bestämmelser som hör till området för lagstiftningen kräver protokollet riksdagens godkännande. De bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen beskrivs närmare i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

**Artikel 1. Definitioner.** Efter artikel 1.2 i avtalet förs en ny punkt 2 a in som innehåller en definition av begreppet fastställande av medborgarskap. Med fastställande av medborgarskap avses enligt punkten fastställande av att de krav enligt artikel 4 i avtalet som gäller ägande och kontroll i praktiken av lufttrafikföretag samt deras huvudsakliga verksamhetsställe uppfylls.

Efter artikel 1.3 i avtalet förs en ny punkt 3 a in som innehåller definition av beslut om lämplighet. Enligt punkten avses med beslut om lämplighet fastställande av att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt avtalet har tillfredsställande finansiell kapacitet och lämplig ledningskompetens för att bedriva sådan luftfart, och kan iaktta de krav som reglerar sådan luftfartsverksamhet.

**Artikel 2. Ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretags lämplighet och medborgarskap.** Enligt artikeln förs efter artikel 6 i avtalet in en ny artikel 6a om ömsesidigt erkännande av beslut om lufttrafikföretags lämplighet och medborgarskap. Enligt punkt 1 i den artikeln ska en parts luftfartsmyndighet erkänna beslut om lämplighet och/eller medborgarskap som den andra partens luftfartsmyndigheter fattat med avseende på ett lufttrafikföretag, som om ett sådant beslut hade fattats av den partens egna luftfartsmyndigheter. Andra ytterligare utredningar än de som anges i led a får inte göras. Om den mottagande partens myndigheter, när en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag har tagits emot, har särskilda skäl att hysa farhågor om att villkoren för beviljande av tillstånd, trots det beslut som fattats av den andra partens

luftfartsmyndigheter, inte är uppfyllda, ska de enligt led a omedelbart kontakta den andra partens myndigheter och framföra faktiska skäl för sina misstankar. Vardera parten får i sådana fall kalla till samråd och begära kompletterande information av relevans för farhågorna. Om frågan inte kan lösas får endera parten hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén. Enligt led b gäller bestämmelserna i artikeln inte beslut om certifikat eller licenser avseende säkerheten, säkerhetsarrangemang eller försäkringstäckning.

Bestämmelser om lufttrafikföretags lämplighet ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (den s.k. lufttrafikförordningen), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer samt luftfartslagen (1194/2009). Luftfartslagen innehåller också bestämmelser om luftfartygs medborgarskap.

Med en parts luftfartsmyndighet avses i frågor som omfattas av Europeiska unionens behörighet Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och i frågor som omfattas av medlemsstatens behörighet Trafiksäkerhetsverket i enlighet med vad som föreskrivs i EASA-förordningen (EG) nr 216/2008, i luftfartslagen och i lagen om Trafiksäkerhetsverket (836/2009). Protokollet tillämpas inte på militär och statlig luftfart.

I punkt 2 i den nya artikeln finns det bestämmelser om parternas skyldighet att informera varandra om alla viktiga ändringar av de kriterier som de tillämpar för sina beslut. I punkten bestäms det dessutom att tillämpningen av punkt 1 får upphöra, om den mottagande parten efter samråd anser att den andra partens ändrade kriterier inte är till-

fredsställande. Den gemensamma kommittén ska underrättas om detta.

**Artikel 3. Miljöskydd.** Enligt denna artikel i protokollet ska artikel 15 i avtalet strykas helt. Den strukna artikeln ska ersättas med en ny artikel 15 som gäller miljöfrågor. I den nya artikeln bestäms det mer detaljerat än tidigare vilka principer som parterna ska iakttä när miljörelaterade driftsrestriktioner fastställs för flygplatserna.

I punkt 1 föreskrivs det om att främja verksamhet som syftar till globala lösningar med avseende på internationell luftfartspolitik och miljöskydd. Enligt punkten har parterna för avsikt att, på ett ekonomiskt rimligt sätt, samarbeta för att begränsa eller minska den internationella luftfartens effekter på miljön.

Enligt punkt 2 bör parterna vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder göra en bedömning av om åtgärderna kan komma att inskränka utövandet av de rättigheter som följer av avtalet och, om åtgärderna antas, vidta lämpliga åtgärder för att mildra de negativa effekterna. På en parts begäran ska den andra parten tillhandahålla en beskrivning av sådana åtgärder för att bedöma och mildra effekterna.

Punkt 3 i den nya artikeln har inte ändrats. Enligt den ska miljöskyddsåtgärder följa de miljönormer som fastställts i bilagor till Chicagokonventionen (FördrS 11/1949), om inte skiljaktigheter anmälts. Finland har i fråga om dessa inte anmält några skiljaktigheter, och bestämmelserna i bilagorna till konventionen är därför redan nu bindande för Finland.

Enligt punkt 4 bekräftar parterna att de har åtagit sig att tillämpa principen om en väl avvägd strategi.

I punkt 5 fastställs bestämmelser om hur nya obligatoriska bullerbaserade driftsrestriktioner kan införas vid flygplatser med mer än 50 000 flygrörelser med civila flygplan per år. Helsingfors-Vanda flygplats är den enda flygplatsen i Finland som överskrider denna gräns. Enligt led a ska synpunkter från berörda parter beaktas i beslutsprocessen. I led b bestäms det om tidsfristen för anmälningsplikten i fråga om driftsrestriktioner samt om rapporteringsskyldighet. I led c bestäms det om principerna för driftsrestriktioner.

I punkt 6 bestäms det om informationsutbyte mellan experterna i syfte att ingripa i den internationella luftfartens miljöpåverkan. I leden a–e nämns forskning och utveckling avseende luftfartsteknik, forskning i effekterna av luftfartsutsläpp, innovation inom flygledningstjänsten, forskning och utveckling avseende alternativa flygbränslen samt utbyte av åsikter om frågor som gäller miljöpåverkan.

Enligt punkt 7 ska den gemensamma kommittén utveckla rekommendationer för att överlappande åtgärder och kostnader ska kunna undvikas och den administrativa bördan för lufttrafikföretagen minskas. Genomförandet av sådana rekommendationer förutsätter nationellt godkännande.

Enligt punkt 8 får en part som anser att en fråga som rör luftfartsrelaterat miljöskydd kan inverka på tillämpningen eller genomförandet av avtalet begära att den gemensamma kommittén sammanträder.

Bestämmelser om miljöfrågor finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG och i luftfartslagen.

**Artikel 4. Den sociala dimensionen.** Efter artikel 17 i avtalet ska en ny artikel 17a föras in. Enligt punkt 1 i den artikeln erkänner parterna betydelsen av den sociala dimensionen samt att avtalets syfte inte är att undergräva arbetsrelaterade lagar, rättigheter och principer. Enligt punkt 2 ska principerna i artikeln vägleda parterna när de tillämpar avtalet.

**Artikel 5. Gemensamma kommittén.** Enligt denna artikel i protokollet stryks artikel 18.3, 18.4 och 18.5 i avtalet helt. De strukna punkterna ersätts med nya punkter 3, 4 och 5 som gäller den gemensamma kommittén. I punkt 3 föreskrivs det att den gemensamma kommittén ska granska den övergripande tillämpningen av avtalet där så är lämpligt. Dessutom bestäms det att den gemensamma kommittén ska behandla sådana frågor och förslag från parterna som kan påverka verksamheten inom ramen för avtalet. Enligt punkt 4 ska den gemensamma kommittén bygga upp samarbetet i enlighet med leden a–l genom att föreslå rekommendationer om ändring av avtalet, överväga de sociala konsekvenserna av tillämpningen av avtalet, föra ett register över statliga bidrag och stöd, ut-

veckla och främja samarbetet i fråga om myndighetsarrangemang som hänför sig till avtalet och fatta enhälliga beslut om frågor som regleras i avtalet. I punkt 5 föreskrivs det om parternas mål att utsträcka avtalet till att gälla tredjeländer och om den gemensamma kommitténs skyldighet att främja de villkor och förfaranden som krävs för att ytterligare parter ska kunna ansluta sig till avtalet.

**Artikel 6. Fortsatt utökade möjligheter.** Enligt denna artikel i protokollet stryks artikel 21 om förhandlingar om avtalet om den andra etappen i avtalet helt och ersätts med en ny artikel 21. I den ersättande artikel 21 bestäms det om fortsatt utökade möjligheter. Enligt punkt 1 ska parterna sträva efter det gemensamma målet att undanröja hindren för marknadstillträde, bl.a. genom att stärka det transatlantiska lufttransportsystemet och inrätta en ram som ska uppmuntra andra länder att öppna sina egna luftfartsmarknader för konkurrens.

Enligt punkt 2 ska den gemensamma kommittén, utöver sina övriga uppgifter som fastställs i avtalet, granska utvecklingen i fråga om den lagstiftning som avses i artikel 21 och för detta utveckla ett samarbetsförfarande för att utfärda rekommendationer till parterna. Europeiska unionen och dess medlemsstater ska tillåta Förenta staterna eller deras medborgare att äga och kontrollera sina lufttrafikföretag efter det att den gemensamma kommittén har bekräftat att Förenta staternas lagar och andra författningar tillåter majoritetsägande och kontroll i praktiken av deras lufttrafikföretag för medlemsstaterna eller deras medborgare. Inskränkningarna av ägande och kontroll av lufttrafikföretag är i Förenta staterna mycket striktare än i Europeiska unionen.

Europeiska unionen har haft som mål att minska dessa inskränkningar. I punkt 3 och leden a-c i den punkten bestäms det om åtgärderna när vardera parten har bekräftat att den andra parten tillåts vara majoritetsägare av och i praktiken kontrollera deras lufttrafikföretag. Enligt led a upphör de inskränkningar av Förenta staternas rättigheter till frakttjänster som avses i avsnitt 3 i bilaga 1 till avtalet att gälla. Enligt led b har lufttrafikföretag i Förenta staterna rätt att tillhand-

hålla kombinerad regelbunden passagerartrafik mellan punkter i Europeiska unionen och dess medlemsstater och fem länder. Enligt led c upphör texten i artikel 2 i bilaga 4 till avtalet att gälla och texten i bilaga 6 till avtalet får i dess ställe verkan med avseende på tredjeländers lufttrafikföretag som ägs och kontrolleras av Förenta staterna.

I punkt 4 bestäms det att Europeiska kommissionen har rätt att bedöma förfarandet för att införa bullerbaserade driftsrestriktioner och vidta lämpliga rättsliga åtgärder, om de bullerbaserade driftsrestriktionerna inte har iakttagits. Enligt led a har lufttrafikföretag i Europeiska unionen rätt att tillhandahålla kombinerad regelbunden passagerartrafik mellan punkter i Förenta staterna och ytterligare fem länder utan att trafikera någon punkt på Europeiska unionens och dess medlemsstaters territorium. Enligt led b ersätts texten i artikel 2 i bilaga 4 till avtalet med texten i bilaga 6 till avtalet med avseende på tredjeländers lufttrafikföretag som ägs och kontrolleras av medlemsstaterna.

I punkt 5 bestäms det att parterna har rätt att begära samråd på hög nivå när det gäller tillämpningen av artikeln och att de har rätt att besluta att inget av den andra partens lufttrafikföretag får öka turtätheten eller gå in på nya marknader inom ramen för avtalet. Dessutom finns det bestämmelser om när beslut som gäller det ovan sagda får verkan och hur besluten kan hävas.

**Artikel 7. Transporter upphandlade av Förenta staternas regering.** Bilaga 3 till avtalet ska strykas helt och ersättas med en ny bilaga 3. Enligt den ska Europeiska unionens lufttrafikföretag ha rätt att konkurrera om de resor som någon av Förenta staternas förvaltningar eller myndigheter gör. Befrielsen gäller inte Förenta staternas inrikesflyg eller försvarsförvaltningens flyg.

**Artikel 8. Bilagor.** Enligt artikeln ska texten i tillägget till protokollet fogas till avtalet som bilaga 6.

**Artikel 9. Provisorisk tillämpning.** I artikeln föreskrivs det om provisorisk tillämpning av protokollet. Enligt punkt 1 i artikeln ska parterna provisoriskt tillämpa protokollet i den utsträckning det är möjligt enligt gällande nationell lagstiftning från och med det datum när protokollet undertecknades till det



datum när det träder i kraft. I punkt 2 bestäms det om hur och när tillämpningen av protokollet upphör.

**Artikel 10. Ikraftträdande.** Enligt artikeln träder protokollet i kraft den dag som infaller senast av antingen dagen för avtalets ikraftträdande eller en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter där det bekräftas att de förfaranden som krävs i protokollet har slutförts.

**Tillägg till protokollet.** Som bilaga till protokollet ingår ett tillägg och en förklaring. Tillägget gäller ägande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag. Bestämmelser om äganderätt i fråga om flygbolag finns i 73 § i luftfartslagen, och enligt den paragrafen förutsätts det att luftfartsavtal ingås med tredjeländer. Luftfartsavtal med tredjeländer innehåller vanligtvis restriktioner i fråga om ägande. I förklaringen kommer parterna överens om det förfarande för bestyrkande av protokollet på andra språk som ska iaktas mellan dem.

## 2 Lagförslag

**1 §.** Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. Dessa bestämmelser framgår av avsnitt 4.1 nedan som gäller behovet av riksdagens samtycke.

**2 §.** Om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som inte hör till området för lagstiftningen och om ikraftträdandet av denna lag bestäms enligt paragrafen genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som protokollet träder i kraft för Finlands del.

## 3 Ikraftträdande

Enligt artikel 10 i protokollet träder protokollet internationellt i kraft antingen den dag då avtalet träder i kraft eller en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter där parterna bekräftar att alla nödvändiga förfaranden för ikraftträdande som krävs i protokollet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som protokollet vid en tidpunkt som bestäms genom

förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan det dock föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

## 4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

### 4.1 Behovet av riksdagens samtycke

Ur unionsrättens synvinkel är luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan, och protokollet över ändringarna av avtalet blandavtal där behörigheten är delad mellan unionen och dess medlemsstater. Parter i dessa blandavtal är såväl unionen som dess medlemsstater. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis gäller inte riksdagens godkännandebefogenhet de bestämmelser i blandavtalet som omfattas av unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således protokollet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som bestämmelserna i det omfattas av Finlands behörighet.

Protokollet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten delas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Merparten av luftfartslagstiftningen har utfärdats som unionsförordningar. Detta innebär att medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsas till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver. Unionslagstiftning om de omständigheter som protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och Förnta staterna omfattar har utfärdats om bl.a. följande frågor:

Bestämmelser om marknadstillträde finns i följande rättsakter: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (den s.k. lufttrafikförordningen), rådets förordning (EEG) nr

95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (den s.k. slot-förordningen) och rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (det s.k. direktivet om marktjänster).

Bestämmelser om miljön finns i följande rättsakter: Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (det s.k. bullerdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart (andra upplagan).

Bestämmelser om sociala aspekter finns i följande rättsakter: rådets direktiv 2000/79/EG om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

Bestämmelser om de yttre förbindelserna inom flygtrafiken har utfärdats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer (den s.k. förordningen om yttre förbindelser).

Nedan behandlas artiklarna i protokollet till den del de enligt regeringens uppfattning omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 2 i protokollet föreskrivs det att en ny artikel 6a ska fogas till avtalet. I enlighet med den artikeln ska luftfartsmyndigheten i Finland erkänna beslut om lämplighet och/eller medborgarskap för en annan parts lufttrafikföretag samt avstå från att utreda ett ärende vidare, utom i de fall som avses i punkt 1 led a. Bestämmelsen är viktig med avseende på statens suveränitet och hör därför till området för lagstiftningen.

I artikel 5 i protokollet föreskrivs det om en gemensam kommitté. Den gemensamma kommittén består av företrädare för avtalsparterna. I artikeln ersätts artikel 18.3, 18.4 och 18.5 med en ny artikel 18.3 som gäller verkställighet, 18.4 som gäller uppbyggnad av samarbetet och 18.5 som gäller maximering av fördelarna och bearbetning av de egna lagstiftningarna för att tredjeländer ska kunna ansluta sig till avtalet. Den gemensamma kommitténs beslut är inte juridiskt bindande i den meningen att de skulle bestämma hur en avtalsbestämmelse ska tillämpas som delvis omfattas av en medlemsstats behörighet och som i Finland gäller ett ärende som regleras på lagnivå. Den eventuella konsekvensen av tolkningen av den gemensamma kommitténs beslut hör inte till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 6 i protokollet ska artikel 21 i avtalet strykas helt och ersätts med en ny artikel 21. Bestämmelser om de trafikrättigheter som avses i den artikeln föreskrivs genom lag i Finland. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 7 i protokollet ska bilaga 3 till avtalet strykas i sin helhet och ersätts med en ny bilaga 3. Bestämmelserna i artikeln gäller sådana trafikrättigheter som i Finland regleras genom lag. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 8 i protokollet ska texten i tillägget till protokollet fogas till avtalet som bilaga 6. I tillägget förbjuds parterna bland annat att utöva någon av rättigheterna enligt överenskommelser om lufttrafik med tredjeländer för att vägra, upphäva eller begränsa trafiktillstånd eller andra tillstånd för något lufttrafikföretag från ett tredjeländ på grund av att den andra parten, dess medborgare eller båda till en betydande del äger det lufttrafikföretaget. Bestämmelser om villkoren för beviljande av trafiktillstånd föreskrivs i Finland genom lag. Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I artikel 9 i protokollet bestäms det om provisorisk tillämpning av protokollet. Enligt punkt 1 kan protokollet tillämpas provisoriskt i den utsträckning det är möjligt enligt gällande nationell lagstiftning från och med det datum när protokollet undertecknades till

det datum när det träder i kraft. Protokollet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och kräver enligt 94 § i grundlagen riksdagens godkännande. Till den del bestämmelserna kräver riksdagens godkännande är det för Finlands del således inte möjligt att provisoriskt tillämpa protokollet förrän riksdagen har gett sitt godkännande. Andra bestämmelser i protokollet än de som kräver godkännande av riksdagen kan på vissa villkor tillämpas temporärt (GrUU 16/2008 rd).

Artikel 1 i protokollet innehåller bestämmelser om nya punkter som ska fogas till artikel 1 i avtalet. De bestämmelser i protokollet som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i protokollet hör således till området för lagstiftningen.

#### 4.2 Behandlingsordning

Protokollet innehåller inte bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i dess 95 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan protokollet godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

*riksdagen godkänner det i Luxemburg den 24 juni 2010 upprättade protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, undertecknat den 25 och 30 april 2007, till den del protokollet omfattas av Finlands behörighet.*

Eftersom protokollet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen följande lagförslag:

*Lagförslag*

## **Lag**

**om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och om tillämpning av protokollet**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Luxemburg den 24 juni 2010 upprättade protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater som undertecknades den 25 och 30 april 2007, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

Helsingfors den 11 april 2013

### 2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i protokollet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att denna lag ska tillämpas innan protokollet träder i kraft internationellt.

**Vid förhinder för statsministern, social- och hälsovårdsminister**

**PAULA RISIKKO**

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Fördragstext***Protokoll**

**om ändring av luftfartsavtalet mellan  
Amerikas förenta stater och Europeiska  
gemenskapen och dess medlemsstater som  
undertecknades den 25 och 30 april 2007**

AMERIKAS FÖRENTA STATER (nedan  
kallade Förenta staterna),

och

KONUNGARIKET BELGIEN,  
REPUBLIKEN BULGARIEN,  
REPUBLIKEN TJECKIEN,  
KONUNGARIKET DANMARK,  
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,  
REPUBLIKEN ESTLAND,  
IRLAND,  
REPUBLIKEN GREKLAND,  
KONUNGARIKET SPANIEN,  
REPUBLIKEN FRANKRIKE,  
REPUBLIKEN ITALIEN,  
REPUBLIKEN CYPERN,  
REPUBLIKEN LETTLAND,  
REPUBLIKEN LITAUEN,  
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,  
REPUBLIKEN UNGERN,

**Protocol**

**To amend the air transport agreement be-  
tween the United States of America and  
the european community and its member  
states, signed on 25 and 30 april 2007**

THE UNITED STATES OF AMERICA  
(hereinafter: "the United States"),  
of the one part;

and

THE KINGDOM OF BELGIUM,  
THE REPUBLIC OF BULGARIA,  
THE CZECH REPUBLIC,  
THE KINGDOM OF DENMARK,  
THE FEDERAL REPUBLIC OF GER-  
MANY,  
THE REPUBLIC OF ESTONIA,  
IRELAND,  
THE HELLENIC REPUBLIC,  
THE KINGDOM OF SPAIN,  
THE FRENCH REPUBLIC,  
THE ITALIAN REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF CYPRUS,  
THE REPUBLIC OF LATVIA,  
THE REPUBLIC OF LITHUANIA,  
THE GRAND DUCHY OF LUXEM-  
BOURG,  
THE REPUBLIC OF HUNGARY,

MALTA,	THE REPUBLIC OF MALTA,
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,	THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,	THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
REPUBLIKEN POLEN,	THE REPUBLIC OF POLAND,
REPUBLIKEN PORTUGAL,	THE PORTUGUESE REPUBLIC,
RUMÄNIEN,	ROMANIA,
REPUBLIKEN SLOVENIEN,	THE REPUBLIC OF SLOVENIA,
REPUBLIKEN SLOVAKIEN,	THE SLOVAK REPUBLIC,
REPUBLIKEN FINLAND,	THE REPUBLIC OF FINLAND,
KONUNGARIKET SVERIGE,	THE KINGDOM OF SWEDEN,
FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,	THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

som är parter i fördraget om Europeiska unionen och i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och som är medlemsstater i Europeiska unionen (nedan kallade medlemsstaterna),

och EUROPEISKA UNIONEN,

SOM ÄMNAR bygga vidare på den ram som skapats genom luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, som undertecknades den 25 och 30 april 2007 (nedan kallat avtalet), med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning på båda sidor av Atlanten,

SOM UPPFYLLER mandatet i artikel 21 i avtalet om att snabbt förhandla fram ett avtal om den andra etappen som påskyndar uppnåendet av denna målsättning,

being parties to the Treaty on European Union and to the Treaty on the Functioning of the European Union and being Member States of the European Union (hereinafter: "the Member States"),

and the EUROPEAN UNION,  
of the other part;

INTENDING to build upon the framework established by the Air Transport Agreement between the United States and the European Community and its Member States, signed on 25 and 30 April 2007 (hereinafter referred to as "the Agreement"), with the goal of opening access to markets and maximising benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic,

FULFILLING the mandate in Article 21 of the Agreement to negotiate expeditiously a second stage agreement that advances this goal,

SOM ERKÄNNER att Europeiska unionen ersatt och efterträtt Europeiska gemenskapen till följd av ikraftträdandet, den 1 december 2009, av Lissabonfördraget om ändring av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, och att Europeiska gemenskapens samtliga rättigheter och skyldigheter och alla hänvisningar till Europeiska gemenskapen i avtalet från och med den dagen gäller Europeiska unionen,

har enats om att ändra avtalet enligt följande.

#### Artikel 1

##### *Definitioner*

Artikel 1 i avtalet ska ändras på följande sätt:

1. Följande nya definition ska föras in efter punkt 2:

"2a. fastställande av medborgarskap: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt detta avtal uppfyller kraven i artikel 4 avseende ägande, kontroll i praktiken och huvudsaklig verksamhet."

2. Följande nya definition ska föras in efter punkt 3:

"3a. beslut om lämplighet: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt detta avtal har tillfredsställande finansiell kapacitet och lämplig ledningskompetens för att bedriva sådan luftfart, och kan efterleva de lagar, andra författningar och krav som reglerar sådan luftfartsverksamhet."

#### Artikel 2

*Ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap*

RECOGNISING that the European Union replaced and succeeded the European Community as a consequence of the entry into force on 1 December 2009 of the Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, and that as of that date, all the rights and obligations of, and all the references to, the European Community in the Agreement apply to the European Union,

have agreed to amend the agreement as follows:

#### Article 1

of the Agreement shall be amended by:

1. inserting the following new definition after paragraph 2:

"2 bis "Citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement satisfies the requirements of Article 4 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;"

2. inserting the following new definition after paragraph 3:

"3 bis "Fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;"

#### Article 2

*Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship*

Följande nya artikel 6a ska föras in efter artikel 6:

"Artikel 6a

*Ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap*

1. När en ansökan om trafiktillstånd har tagits emot, i enlighet med artikel 4, från en parts lufttrafikföretag ska den andra partens luftfartsmyndigheter erkänna beslut om lämplighet och/eller medborgarskap som den första partens luftfartsmyndigheter har fattat med avseende på det lufttrafikföretaget, som om ett sådant beslut hade fattats av den partens egna luftfartsmyndigheter, och inte utreda ärendet vidare, utom i fall som avses i led a.

a) Om den mottagande partens luftfartsmyndigheter, när en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag har tagits emot eller efter det att ett sådant tillstånd har beviljats, har särskilda skäl att hysa farhågor om att villkoren i artikel 4 för beviljande av bemyndiganden eller tillstånd, trots det beslut som fattats av den andra partens luftfartsmyndigheter, inte är uppfyllda ska de omedelbart kontakta de myndigheterna och framföra faktiska skäl för sina farhågor. I sådana fall får endera parten kalla till samråd, som ska inbegripa företrädare för relevanta luftfartsmyndigheter och/eller kompletterande information av relevans för farhågorna; en sådan begäran ska uppfyllas så snart det är praktiskt möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén.

b) Denna artikel gäller inte beslut om certifikat eller licenser avseende säkerheten, om säkerhetsarrangemang eller om försäkrings-täckning.

2. Parterna ska informera varandra i förväg där så är praktiskt möjligt, eller så snart som möjligt i efterhand, via den gemensamma

A new Article 6 bis shall be inserted following Article 6 as follows:

"Article 6 bis

*Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship*

1. Upon receipt of an application for operating authorisation, pursuant to Article 4, from an air carrier of one Party, the aeronautical authorities of the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the aeronautical authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such a determination had been made by its own aeronautical authorities and not enquire further into such matters, except as provided for at subparagraph (a) below.

(a) If, after receipt of an application for operating authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the aeronautical authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the aeronautical authorities of the other Party, the conditions prescribed in Article 4 of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they shall promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which should include representatives of the relevant aeronautical authorities, and/or additional information relevant to this concern, and such requests shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee.

(b) This Article shall not apply to determinations in relation to safety certificates or licences; security arrangements; or insurance coverage.

2. Each Party shall inform the other in advance where practicable, and otherwise as soon as possible afterward, through the Joint



kommittén om mera omfattande förändringar av de kriterier de tillämpar för de beslut som avses i punkt 1. Om den mottagande parten begär samråd om någon sådan förändring ska det hållas i den gemensamma kommittén inom 30 dagar från det att begäran framfördes, såvida inte parterna kommer överens om annat. Om den mottagande parten, till följd av ett sådant samråd, anser att den andra partens ändrade kriterier inte skulle vara tillfredsställande för ett ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn får den mottagande parten informera den andra parten om upphävande av punkt 1. Den mottagande parten får när som helst annullera upphävandet. Den gemensamma kommittén ska underrättas om detta."

Committee of any substantial changes in the criteria it applies in making the determinations referred to in paragraph 1 above. If the receiving Party requests consultations on any such change they shall be held in the Joint Committee within 30 days of such a request, unless the Parties agree otherwise. If, following such consultations, the receiving Party considers that the revised criteria of the other Party would not be satisfactory for the reciprocal recognition of regulatory determinations, the receiving Party may inform the other Party of the suspension of paragraph 1. This suspension may be lifted by the receiving Party at any time. The Joint Committee shall be informed accordingly."

### Artikel 3

#### *Miljöskydd*

Artikel 15 i avtalet ska strykas helt och ersättas med följande:

### "Artikel 15

#### *Miljöskydd*

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik, och beaktar noga kostnaderna för och nyttan av miljöskyddsåtgärder vid utarbetandet av en sådan politik, och lägger, där så är lämpligt, gemensamt fram effektiva globala lösningar. Parterna har i detta avseende för avsikt att, på ett ekonomiskt rimligt sätt, samarbeta för att begränsa eller minska den internationella luftfartens effekter på miljön.

2. Vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder, på regional, nationell eller lokal nivå, bör parterna göra en bedömning av om åtgärderna kan komma att inskränka utövandet av rättigheter som följer av detta avtal och, om åtgärderna antas, vidta lämpliga åtgärder för att mildra inskränkningarna. På en parts begäran ska den andra parten tillhandahålla en beskrivning av sådana åtgärder för

### Article 3

#### *Environment*

Article 15 of the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

### "Article 15

#### *Environment*

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy, carefully weighing the costs and benefits of measures to protect the environment in developing such policy, and, where appropriate, jointly advancing effective global solutions. Accordingly, the Parties intend to work together to limit or reduce, in an economically reasonable manner, the impact of international aviation on the environment.

2. When a Party is considering proposed environmental measures at the regional, national, or local level, it should evaluate possible adverse effects on the exercise of rights contained in this Agreement, and, if such measures are adopted, it should take appropriate steps to mitigate any such adverse effects. At the request of a Party, the other Party shall provide a description of such

att bedöma och mildra inskränkningarna.

3. Miljöskyddsåtgärder ska, om inte skiljaktigheter anmälts, följa de luftfartsrelaterade miljönormer som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen i bilagor till konventionen. Parterna ska tillämpa alla miljöskyddsåtgärder som påverkar luftfart enligt detta avtal i enlighet med artiklarna 2 och 3.4.

4. Parterna bekräftar att medlemsstaterna och Förenta staterna har åtagit sig att tillämpa principen om en väl avvägd strategi.

5. Följande bestämmelser gäller för införandet av nya obligatoriska bullerbaserade driftsrestriktioner vid flygplatser med mer än 50000 flygrörelser med civila underljudsflygplan per kalenderår:

a) En parts ansvariga myndigheter ska göra det möjligt att beakta synpunkter från berörda parter under beslutsprocessen.

b) Den andra parten ska minst 150 dagar före ikraftträdandet av nya driftsrestriktioner underrättas om dessa. En skriftlig rapport ska utan dröjsmål tillhandahållas den andra parten, på dennes begäran, med förklaring av skälen till införandet av driftsrestriktionerna, miljömålet för flygplatsen, och de åtgärder som är avsedda att uppfylla målet. Rapporten ska innehålla en relevant bedömning av vad som är troligt beträffande kostnaderna för och nyttan av de olika åtgärder som övervägs.

c) Driftsrestriktionerna ska i) vara icke-diskriminerande, ii) inte vara mer restriktiva än nödvändigt för att det miljömål som fastställts för en särskild flygplats ska kunna uppnås, och iii) vara icke godtyckliga.

6. Parterna godkänner och ska uppmuntra informationsutbyte och regelbunden dialog mellan experter, framför allt via befintliga kommunikationskanaler, i syfte att förbättra samarbetet, i enlighet med gällande lagar och

evaluation and mitigating steps.

3. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organization in annexes to the Convention shall be followed except where differences have been filed. The Parties shall apply any environmental measures affecting air services under this Agreement in accordance with Article 2 and Article 3(4) of this Agreement.

4. The Parties reaffirm the commitment of Member States and the United States to apply the balanced approach principle.

5. The following provisions shall apply to the imposition of new mandatory noise-based operating restrictions at airports which have more than 50000 movements of civil subsonic jet aeroplanes per calendar year.

(a) The responsible authorities of a Party shall provide an opportunity for the views of interested parties to be considered in the decision-making process.

(b) Notice of the introduction of any new operating restriction shall be made available to the other Party at least 150 days prior to the entry into force of that operating restriction. At the request of that other Party, a written report shall be provided without delay to that other Party explaining the reasons for introducing the operating restriction, the environmental objective established for the airport, and the measures that were considered to meet that objective. That report shall include the relevant evaluation of the likely costs and benefits of the various measures considered.

(c) Operating restrictions shall be (i) non-discriminatory; (ii) not more restrictive than necessary in order to achieve the environmental objective established for a specific airport; and (iii) non-arbitrary.

6. The Parties endorse and shall encourage the exchange of information and regular dialogue among experts, in particular through existing communication channels, to enhance cooperation, consistent with applicable laws

andra författningar, avseende den internationella luftfartens miljöpåverkan och lösningar för att minska denna påverkan, inbegripet

- a) forskning och utveckling avseende miljövänlig luftfartsteknik,
- b) förbättring av den vetenskapliga kunskapen om effekterna av luftfartsutsläpp, för att skapa bättre förutsättningar för politiska beslut,
- c) innovation inom flygledningstjänsten i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan,
- d) forskning och utveckling avseende hållbara alternativa flygbränslen, och
- e) utbyte av åsikter angående frågor och möjligheter i internationella forum om luftfartens miljöpåverkan, inklusive samordning av ståndpunkter där så är lämpligt.

7. I syfte att undvika överlappande åtgärder och kostnader och minska den administrativa bördan så mycket som möjligt för lufttrafikföretagen ska den gemensamma kommittén, på begäran av parterna och med hjälp av experter, utveckla rekommendationer avseende eventuell överlappning mellan och konsekvens i de olika marknadsbaserade åtgärder som parterna vidtar för att tackla luftfartsutsläpp. Genomförandet av sådana rekommendationer ska vara föremål för det interna godkännande eller den interna ratificering som kan krävas av varje part.

8. En part som anser att en fråga som rör luftfartsrelaterat miljöskydd, inbegripet förslag till nya åtgärder, kan inverka på tillämpningen eller genomförandet av detta avtal får begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 18 för att pröva frågan och, om kommittén anser att partens synpunkter är välgrundade, utarbeta lämpliga svarsåtgärder."

#### Artikel 4

##### *Den sociala dimensionen*

Följande nya artikel 17a ska föras in efter artikel 17:

and regulations, on addressing international aviation environmental impacts and mitigation solutions, including:

- (a) research and development of environmentally friendly aviation technology;
- (b) improvement of scientific understanding regarding aviation emissions impacts in order to better inform policy decisions;
- (c) air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;
- (d) research and development of sustainable alternative fuels for aviation; and
- (e) exchange of views on issues and options in international fora dealing with the environmental effects of aviation, including the coordination of positions, where appropriate.

7. If so requested by the Parties, the Joint Committee, with the assistance of experts, shall work to develop recommendations that address issues of possible overlap between and consistency among market-based measures regarding aviation emissions implemented by the Parties with a view to avoiding duplication of measures and costs and reducing to the extent possible the administrative burden on airlines. Implementation of such recommendations shall be subject to such internal approval or ratification as may be required by each Party.

8. If one Party believes that a matter involving aviation environmental protection, including proposed new measures, raises concerns for the application or implementation of this Agreement, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided in Article 18, to consider the issue and develop appropriate responses to concerns found to be legitimate."

#### Article 4

##### *Social Dimension*

A new Article 17 bis shall be inserted following Article 17 as follows:

## " Artikel 17a

*Den sociala dimensionen*

1. Parterna erkänner betydelsen av den sociala dimensionen i avtalet, och fördelarna som uppstår när öppna marknader kompletteras med hög standard i fråga om arbetsnormer. De möjligheter som skapas genom avtalet är inte avsedda att undergräva arbetsnormerna eller de arbetsrelaterade rättigheter och principer som ingår i parternas respektive lagstiftning.

2. Principerna i punkt 1 ska vägleda parterna när de tillämpar avtalet, inbegripet den gemensamma kommitténs regelbundna överväganden av de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av avtalet, och utformningen av lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna, i enlighet med artikel 18."

## Artikel 5

*Gemensamma kommittén*

Artikel 18.3, 18.4 och 18.5 i avtalet ska strykas helt och ersättas med följande:

"3. Gemensamma kommittén ska, där så är lämpligt, granska den övergripande tillämpningen av avtalet, inbegripet hur eventuella brister i den luftfartsrelaterade infrastrukturen begränsar de friheter som anges i artikel 3, effekten av skyddsåtgärder enligt artikel 9, hur konkurrensförhållandena påverkas (även i fråga om datoriserade bokningssystem) och avtalets arbetsmarknadspolitiska konsekvenser. Gemensamma kommittén ska också kontinuerligt överväga enskilda frågor eller förslag som någon part bedömer påverkar, eller kan påverka, verksamheten inom ramen för avtalet, t.ex. motstridiga krav i lagstiftningen.

4. Gemensamma kommittén ska också bygga upp samarbetet genom att

a) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, in-

## "Article 17 bis

*Social Dimension*

1. The Parties recognise the importance of the social dimension of the Agreement and the benefits that arise when open markets are accompanied by high labour standards. The opportunities created by the Agreement are not intended to undermine labour standards or the labour-related rights and principles contained in the Parties' respective laws.

2. The principles in paragraph 1 shall guide the Parties as they implement the Agreement, including regular consideration by the Joint Committee, pursuant to Article 18, of the social effects of the Agreement and the development of appropriate responses to concerns found to be legitimate."

## Article 5

*The Joint Committee*

Paragraphs 3, 4, and 5 of Article 18 of the Agreement shall be deleted in their entirety and replaced with the following:

"3. The Joint Committee shall review, as appropriate, the overall implementation of the Agreement, including any effects of aviation infrastructure constraints on the exercise of rights provided for in Article 3, the effects of security measures taken pursuant to Article 9, the effects on the conditions of competition, including in the field of Computer Reservation Systems, and any social effects of the implementation of the Agreement. The Joint Committee shall also consider, on a continuing basis, individual issues or proposals that either Party identifies as affecting, or having the potential to affect, operations under the Agreement, such as conflicting regulatory requirements.

4. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

(a) considering potential areas for the further development of the Agreement, inc-

begripet rekommendationer om ändring av avtalet,

b) överväga de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av tillämpningen av avtalet, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,

c) föra ett register över frågor om statliga subventioner eller stöd som någon av parterna har väckt i kommittén,

d) i samförstånd besluta i frågor som gäller tillämpningen av artikel 11.6,

e) utveckla, på begäran av parterna, arrangemang för ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn,

f) främja samarbete mellan parternas respektive myndigheter för utvecklingen av deras respektive system för flygledningstjänst i syfte att optimera systemens driftskompatibilitet och kompatibilitet, minska kostnaderna och förbättra systemens säkerhet, kapacitet och miljöprestanda,

g) främja utvecklingen av förslag till gemensamma projekt och initiativ på flygsäkerhetsområdet, även tillsammans med tredjeländer,

h) uppmuntra till fortsatt nära samarbete mellan parternas relevanta myndigheter för luftfartsskydd, inbegripet initiativ för utveckling av skyddsåtgärder som ökar rörligheten för passagerare och gods utan att skyddet minskas,

i) överväga huruvida parternas respektive lagar, andra författningar och praxis på områden som omfattas av bilaga 9 till konventionen (Facilitation) kan påverka utövandet av rättigheter som följer av detta avtal,

j) främja diskussioner på expertnivå om nya initiativ och ny utveckling på lagstiftnings- eller regleringsområdet om bl.a. luftfartsskydd, säkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,

k) när så är lämpligt uppmuntra till samråd om luftfartsfrågor som tas upp i internationella organisationer och i förbindelser med tredjeländer, inklusive överväganden om huruvida man ska inta en gemensam hållning, och

l) i samförstånd fatta de beslut som avses i

luding the recommendation of amendments to the Agreement;

(b) considering the social effects of the Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;

(c) maintaining an inventory of issues regarding government subsidies or support raised by either Party in the Joint Committee;

(d) making decisions, on the basis of consensus, concerning any matters with respect to application of paragraph 6 of Article 11;

(e) developing, where requested by the Parties, arrangements for the reciprocal recognition of regulatory determinations;

(f) fostering cooperation between the respective authorities of the Parties in efforts to develop their respective air traffic management systems with a view toward optimising the interoperability and compatibility of those systems, reducing costs, and enhancing their safety, capacity, and environmental performance;

(g) promoting the development of proposals for joint projects and initiatives in the field of aviation safety, including with third countries;

(h) encouraging continued close cooperation among the relevant aviation security authorities of the Parties, including initiatives to develop security procedures that enhance passenger and cargo facilitation without compromising security;

(i) considering whether the Parties' respective laws, regulations, and practices in areas covered by Annex 9 to the Convention (Facilitation) may affect the exercise of rights under this Agreement;

(j) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), and consumer protection;

(k) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations and in relations with third countries, including consideration of whether to adopt a joint approach; and

(l) taking, on the basis of consensus, the

artikel 1.3 i bilaga 4 och artikel 2.3 i bilaga 4.

5. Parterna har som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning på båda sidor av Atlanten genom att utsträcka detta avtal till att även gälla tredjeländer. Gemensamma kommittén ska i detta syfte, om så är lämpligt, överväga de villkor och förfaranden, inklusive alla nödvändiga ändringar av detta avtal, som skulle krävas för att ytterligare tredjeländer ska kunna ansluta sig till detta avtal."

#### Artikel 6

##### *Fortsatt utökade möjligheter*

Artikel 21 ska strykas helt och ersättas med följande:

#### "Artikel 21

##### *Fortsatt utökade möjligheter*

1. Parterna förbinder sig att sträva mot det gemensamma målet att fortsätta att undanröja hindren för marknadstillträde i syfte att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning på båda sidor av Atlanten, inklusive att förbättra sina lufttrafikföretags tillträde till globala kapitalmarknader för att bättre avspegla de verkliga förhållanden som råder för den globala flygindustrin, stärka det transatlantiska lufttransportsystemet och inrätta en ram som ska uppmuntra andra länder att öppna sina egna luftfartsmarknader.

2. Gemensamma kommittén ska, till följd av det gemensamma mål som avses i punkt 1, och för att uppfylla sitt ansvar att kontrollera tillämpningen av detta avtal enligt artikel 18, årligen granska utvecklingen, även avseende sådana förändringar av lagstiftningen som avses i denna artikel. Gemensamma kommittén ska för detta utveckla ett samarbetsförfarande och utfärda lämpliga rekommendationer till parterna. Europeiska unionen och dess med-

decisions to which paragraph 3 of Article 1 of Annex 4 and paragraph 3 of Article 2 of Annex 4 refer.

5. The Parties share the goal of maximising the benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall consider, as appropriate, the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for additional third countries to accede to this Agreement."

#### Article 6

##### *Further Expansion of Opportunities*

Article 21 shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

#### "Article 21

##### *Further Expansion of Opportunities*

1. The Parties commit to the shared goal of continuing to remove market access barriers in order to maximise benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic, including enhancing the access of their airlines to global capital markets, so as better to reflect the realities of a global aviation industry, the strengthening of the transatlantic air transportation system, and the establishment of a framework that will encourage other countries to open up their own air services markets.

2. Pursuant to the shared goal in paragraph 1, and in fulfilling its responsibilities pursuant to Article 18 to oversee implementation of this Agreement, the Joint Committee shall review annually developments, including towards the legislative changes referred to in this Article. The Joint Committee shall develop a process of cooperation in this regard including appropriate recommendations to the Parties. The European Union and its

lemsstater ska tillåta majoritetsägande i och kontroll i praktiken av deras lufttrafikföretag för Förenta staterna eller deras medborgare, på ömsesidig grund, efter det att gemensamma kommittén har bekräftat att Förenta staternas lagar och andra författningar tillåter majoritetsägande i och kontroll i praktiken av deras lufttrafikföretag för medlemsstaterna eller deras medborgare.

3. Efter skriftlig bekräftelse från gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 18.6, om att respektive parts lagar och andra författningar tillåter den ena parten eller dess medborgare att vara majoritetsägare av och i praktiken kontrollera den andra partens lufttrafikföretag ska

a) avsnitt 3 i bilaga 1 till avtalet upphöra att gälla,

b) lufttrafikföretag i Förenta staterna ha rätt att tillhandahålla kombinerad regelbunden passagerartrafik mellan punkter i Europeiska unionen och dess medlemsstater och fem länder, utan att trafikera någon punkt på Förenta staternas territorium; inom ett år från och med undertecknandet av detta protokoll ska gemensamma kommittén fastställa vilka dessa länder är; gemensamma kommittén får ändra förteckningen över sådana länder, eller öka antalet länder, och

c) texten i artikel 2 i bilaga 4 till avtalet ("Ägande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag") upphöra att gälla och texten i bilaga 6 till avtalet få verkan i dess ställe, med avseende på tredjeländers lufttrafikföretag som ägs och kontrolleras av Förenta staterna eller deras medborgare.

4. Efter skriftlig bekräftelse från gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 18.6, om att Europeiska unionens och dess medlemsstaters lagar och andra författningar om införande av bullerbaserade driftsrestriktioner vid flygplatser med mer än 50000 flygrörelser med civila underljudsflygplan per år ger Europeiska kommissionen befogenhet att granska förfarandet före det att sådana åtgärder införs och, i de fall lämpliga förfaranden inte på ett tillfredsställande sätt har tillämpats i enlighet med de skyldigheter som gäller, att i sådana fall och innan de införs vidta lämpliga rättsliga åtgärder beträffande åtgärderna i

Member States shall allow majority ownership and effective control of their airlines by the United States or its nationals, on the basis of reciprocity, upon confirmation by the Joint Committee that the laws and regulations of the United States permit majority ownership and effective control of its airlines by the Member States or their nationals.

3. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of each Party permit majority ownership and effective control of its airlines by the other Party or its nationals:

(a) Section 3 of Annex 1 to the Agreement shall cease to have effect;

(b) airlines of the United States shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the European Union and its Member States and five countries, without serving a point in the territory of the United States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and

(c) the text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement ("Ownership and Control of Third-Country Airlines") shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by the United States or its nationals.

4. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of the European Union and its Member States with regard to the imposition of noise-based operating restrictions at airports having more than 50000 annual movements of civil subsonic jet aeroplanes provide that the European Commission has the authority to review the process prior to the imposition of such measures, and, where it is not satisfied that the appropriate procedures have been followed in accordance with applicable obligations, to take in that case, prior to their im-

fråga, ska

a) lufttrafikföretag i Europeiska unionen ha rätt att tillhandahålla kombinerad regelbunden passagerartrafik mellan punkter i Förenta staterna och ytterligare fem länder, utan att trafikera någon punkt på Europeiska unionens eller dess medlemsstaters territorium; inom ett år från och med undertecknandet av detta protokoll ska gemensamma kommittén fastställa vilka dessa länder är; gemensamma kommittén får ändra förteckningen över sådana länder, eller öka antalet länder, och

b) texten i artikel 2 i bilaga 4 till avtalet ("Ågande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag") upphöra att gälla och texten i bilaga 6 till avtalet få verkan i dess ställe, med avseende på tredjeländers lufttrafikföretag som ägs och kontrolleras av medlemsstaterna eller deras medborgare.

5. Efter skriftlig bekräftelse från gemensamma kommittén att en part uppfyller de villkor i punkterna 3 och 4 som är tillämpliga på den parten får denne begära samråd på hög nivå beträffande tillämpningen av denna artikel. Sådana samråd ska påbörjas inom 60 dagar efter det att en sådan begäran har inkommit, om inte parterna har kommit överens om något annat. Parterna ska göra allt som står i deras makt för att lösa de frågor som samrådet avser. Om den part som begär samråd inte är tillfredsställd med resultatet av samrådet får denne skriftligen underrätta den andra parten på diplomatisk väg om sitt beslut om att inget av den andra partens lufttrafikföretag får öka turtätheten eller gå in på nya marknader inom ramen för detta avtal. Sådana beslut ska få verkan 60 dagar från dagen för underrättelsen. Före utgången av denna period får den andra parten besluta att inget av den första partens lufttrafikföretag får öka turtätheten eller gå in på nya marknader inom ramen för detta avtal. Ett sådant beslut ska få verkan samma dag som den första partens beslut. Parterna får komma överens om att häva ett sådant beslut, vilket ska bekräftas skriftligen av gemensamma kommittén."

sition, appropriate legal action regarding the measures in question:

(a) airlines of the European Union shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the United States and five additional countries, without serving a point in the territory of the European Union and its Member States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and

(b) the text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement ("Ownership and Control of Third-Country Airlines") shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by Member States or their nationals.

5. Following written confirmation by the Joint Committee that a Party has met the conditions of paragraphs 3 and 4 that are applicable to that Party, that Party may request high-level consultations regarding the implementation of this Article. Such consultations shall commence within 60 days of the date of delivery of the request, unless otherwise agreed by the Parties. The Parties shall make every effort to resolve the matters referred to consultation. If the Party requesting consultations is dissatisfied with the outcome of the consultations, that Party may give notice in writing through diplomatic channels of its decision that no airline of the other Party shall operate additional frequencies or enter new markets under this Agreement. Any such decision shall take effect 60 days from the date of notification. Within that period, the other Party may decide that no airline of the first Party shall operate additional frequencies or enter new markets under the Agreement. Such a decision shall take effect on the same day as the decision by the first Party. Any such decision by a Party may be lifted by agreement of the Parties, which shall be confirmed in writing by the Joint Committee."



## Artikel 7

*Transporter upphandlade av Förenta staternas regering*

Bilaga 3 till avtalet ska strykas helt och ersättas med följande:

## "BILAGA 3

Transporter upphandlade av Förenta staternas regering

Gemenskapens lufttrafikföretag ska ha rätt att med reguljär- och charterflygningar transportera passagerare och gods som någon av den amerikanska regeringens civila förvaltningar, myndigheter eller organ

1. ordnar med transport för på egen hand eller genom en överenskommelse varvid betalning görs av regeringen eller med medel som ställs till regeringens förfogande, eller

2. ordnar med transport för till eller för ett främmande land eller en internationell eller annan organisation utan ersättning,

och transporten ska ske

a) mellan någon punkt i Förenta staterna och någon punkt utanför Förenta staterna, förutsatt att sådan transport är tillåten enligt artikel 3.1 c, förutom – när det gäller passagerare som är berättigade till resa enligt överenskommelser om biljettaxor enligt city-pairsystemet (mellan två orter) – mellan punkter där det finns en gällande överenskommelse om biljettaxor enligt city-pairsystemet, eller

b) mellan två punkter utanför Förenta staterna.

Denna bilaga ska inte tillämpas på transporter som upphandlas eller finansieras av försvarsministern eller chefen för någon av avdelningarna för de olika försvarsgrenarna."

## Article 7

*US Government Procured Transportation*

Annex 3 to the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

## "ANNEX 3

Concerning US Government Procured Transportation

Community airlines shall have the right to transport passengers and cargo on scheduled and charter flights for which a US Government civilian department, agency, or instrumentality:

(1) obtains the transportation for itself or in carrying out an arrangement under which payment is made by the Government or payment is made from amounts provided for the use of the Government; or

(2) provides the transportation to or for a foreign country or international or other organisation without reimbursement,

and that transportation is:

(a) between any point in the United States and any point outside the United States, to the extent such transportation is authorised under subparagraph 1(c) of Article 3, except – with respect to passengers who are eligible to travel on city-pair contract fares – between points for which there is a city-pair contract fare in effect; or

(b) between any two points outside the United States.

This Annex shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department."

## Artikel 8

*Bilagor*

Texten i tillägget till detta protokoll ska bifogas avtalet som bilaga 6.

## Artikel 9

*Provisorisk tillämpning*

1. I avvaktan på att detta protokoll träder i kraft kommer parterna överens om att provisoriskt tillämpa protokollet, i den utsträckning det är möjligt enligt gällande nationell lagstiftning, från och med datumet för undertecknande.

2. Endera parten får när som helst säga upp tillämpningen av protokollet genom att skriftligen underrätta den andra parten på diplomatisk väg. I så fall ska tillämpningen upphöra vid midnatt GMT vid utgången av den lata- trafiksäsong (International Air Transport Association) som löper ett år efter dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av den perioden. Om avtalets provisoriska tillämpning upphör i enlighet med artikel 25.2 i avtalet ska den provisoriska tillämpningen av detta protokoll upphöra samtidigt.

## Artikel 10

*Ikraftträdande*

Detta protokoll träder i kraft den dag som infaller senast av antingen

1. dagen för detta avtals ikraftträdande, eller

2. en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts.

## Article 8

*Annexes*

The text of the Attachment to this Protocol shall be appended to the Agreement as Annex 6.

## Article 9

*Provisional Application*

1. Pending its entry into force, the Parties agree to provisionally apply this Protocol, to the extent permitted under applicable domestic law, from the date of signature.

2. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of a decision to no longer apply this Protocol. In that event, application of this Protocol shall cease at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification, unless notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. In the event that provisional application of the Agreement ceases pursuant to paragraph 2 of Article 25 of the Agreement, provisional application of this Protocol shall cease simultaneously.

## Article 10

*Entry into Force*

This Protocol shall enter into force on the later of:

1. the date of entry into force of the Agreement; and

2. one month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

I denna utväxling ska diplomatiska noter till eller från Europeiska unionen och dess medlemsstater alltefter omständigheterna sändas till eller från Europeiska unionen. Den eller de diplomatiska noterna från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat, som bekräftar att respektive medlemsstats förfaranden som erfordras för ikraftträdandet av detta avtal har slutförts.

For purposes of this exchange of diplomatic notes, diplomatic notes to or from the European Union and its Member States shall be delivered to or from, as the case may be, the European Union. The diplomatic note or notes from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Tillägg till protokollet

Attachment to the Protocol

#### BILAGA 6

#### ANNEX 6

Ägande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag

Ownership and Control of Third Country Airlines

1. Ingen av parterna ska utöva någon av rättigheterna enligt överenskommelser om lufttrafik med tredjeländer för att vägra, upphäva, tillfälligt upphäva eller begränsa bemyndiganden eller tillstånd för något lufttrafikföretag från ett tredjeland på grund av att den andra parten, dess medborgare eller båda till en betydande del äger det lufttrafikföretaget.

1. Neither Party shall exercise any available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that substantial ownership of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both.

2. Förenta staterna ska inte utöva någon av rättigheterna enligt överenskommelser om lufttrafik för att vägra, upphäva, tillfälligt upphäva eller begränsa bemyndiganden eller tillstånd för något lufttrafikföretag från Furstendömet Liechtenstein, Schweiziska edsförbundet, en stat som är medlem i det gemensamma europeiska luftrummet vid dagen för undertecknandet av detta avtal, eller något afrikanskt land som tillämpar ett open skies-avtal om lufttrafik med Förenta staterna vid dagen för undertecknandet av detta avtal, på grund av att det lufttrafikföretaget i praktiken kontrolleras av en eller flera medlemsstater, medborgare i dessa stater eller båda.

2. The United States shall not exercise any available rights under air services arrangements to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airline of the Principality of Liechtenstein, the Swiss Confederation, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, or any country in Africa that is implementing an Open-Skies air services agreement with the United States as of the date of signature of this Agreement, on the grounds that effective control of that airline is vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both.

3. Ingen av parterna ska utöva någon av rättigheterna enligt överenskommelser om luft-

3. Neither Party shall exercise available rights under air services arrangements with a

trafik med tredjeländer för att vägra, upphäva, tillfälligt upphäva eller begränsa bemyndiganden eller tillstånd för något lufttrafikföretag från ett tredjeland på grund av att den andra parten, dess medborgare eller båda i praktiken kontrollerar det lufttrafikföretaget, under förutsättning att tredjelandet i fråga har etablerat samarbete i luftfartsrelationer med båda parter.

4. Gemensamma kommittén ska föra ett register över tredjeländer som av båda parter anses ha etablerat samarbete i luftfartsrelationer.

#### Gemensam förklaring

Företrädarna för Förenta staterna och Europeiska unionen och dess medlemsstater har bekräftat att protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater som paraferades i Bryssel den 25 mars 2010 ska bestyrkas på andra språk, antingen genom skriftväxling, före undertecknandet av protokollet, eller genom beslut av gemensamma kommittén, efter det att protokollet har undertecknats.

Denna gemensamma förklaring ska utgöra en integrerad del av protokollet.

Yhdysvaltojen puolesta:

John Byerly (undertecknat)  
25 mars 2010

För Europeiska unionen och dess medlemsstater

Daniel Calleja (undertecknat)  
25 mars 2010

third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that effective control of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both, provided that the third country in question has established a record of cooperation in air services relations with both Parties.

4. The Joint Committee shall maintain an inventory of third countries that are considered by both Parties to have established a record of cooperation in air services relations.

#### Joint Declaration

Representatives of the United States and of the European Union and its Member States confirmed that the Protocol to Amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, initialled in Brussels on 25 March 2010, is to be authenticated in other languages, as provided either by Exchange of Letters, before signature of the Protocol, or by decision of the Joint Committee, after signature of the Protocol.

This Joint Declaration is an integral part of the Protocol.

For the United States:

John Byerly (signed)  
25 March 2010

For the European Union and its Member States:

Daniel Calleja (signed)  
25 March 2010