

RP 106/2019 rd

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part, och av biavtalet om tillämpningen av luftfartsavtalet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part (anslutningsavtalet), undertecknat den 16 och 21 juni 2011, och biavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, som första part, Island, som andra part, och Konungariket Norge, som tredje part, om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part (biavtalet), undertecknat den 16 och 21 juni 2011. Dessutom föreslås det att riksdagen godkänner lagar om sättande i kraft av anslutningsavtalet och biavtalet.

Avtalen är till sin karaktär blandade avtal som både EU och dess medlemsstater är parter i. Bestämmelserna i avtalen hör delvis till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. I pro-positionen föreslås det att riksdagen godkänner avtalen till den del som bestämmelserna i avtalen hör till Finlands behörighet.

Luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och Amerikas förenta stater å andra sidan (luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna) undertecknades den 25 och 30 april 2007. Avtalet har tillämpats provisoriskt sedan den 30 mars 2008. Avtalet har ändrats genom ett protokoll som undertecknades den 24 juni 2010. Protokollet har tillämpats provisoriskt från och med dagen för undertecknandet. Avtalet innehåller bestämmelser om tredjeländers anslutning till avtalet. Norge och Island har anslutits till avtalet genom ett anslutningsavtal och ett biavtal.

Syftet med anslutningsavtalet och biavtalet är att skapa allt mer omfattande luftfartsförbindelser mellan EU, Förenta staterna, Island och Norge. Syftet med avtalen är att säkerställa samstämmighet mellan den gemensamma europeiska luftfartsmarknaden och det regelverk för transatlantiska flygningar som fastställs i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Genom avtalen eftersträvas en ekonomisk fördel för flygbolag och konsumenter i EU.

I propositionen ingår förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalen som hör till området för lagstiftningen. De föreslagna lagarna avses träda i kraft samtidigt med avtalen vid en tidpunkt som fastställs genom förordningar av statsrådet. En förutsättning för att anslutningsavtalet och biavtalet ska träda i kraft är att alla avtalsparter ratificerar avtalen. Avtalen har ännu inte trätt i kraft internationellt. Syftet med regeringspropositionen är att få riksdagens godkännande för avtalen och sätta dem i kraft för Finlands del. Ett godkännande på nationell nivå är en förutsättning för att avtalen ska träda i kraft internationellt. Riksdagen godkände luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen i februari 2008. Riksdagen har dessutom godkänt protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen och om tillämpningen av protokollet i maj 2013.

Anslutningsavtalet ska träda i kraft den dag som infaller senast av antingen 1) dagen för ikraftträdande av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna, 2) dagen för ikraftträdande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna eller 3) en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för anslutningsavtalets ikraftträdande har slutförts. Biavtalet ska träda i kraft antingen en månad efter dagen för den sista notutväxlingen mellan parterna där det bekräftas att alla förfaranden som krävs för avtalets ikraftträdande har slutförts eller från dagen för ikraftträdandet av anslutningsavtalet, beroende på vilket som inträffar senast.

Enligt artikel 218.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt får rådet på förslag av kommissionen besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal som unionen ingått innan det träder i kraft. Anslutningsavtalet och biavtalet ska i enlighet med rådets beslut tillämpas provisoriskt och fullt ut från och med dagen för undertecknandet den 21 juni 2011, i avvaktan på att de förfaranden som är nödvändiga för avtalens ingående avslutas. Parterna ska tillämpa avtalen provisoriskt fram till dess att de träder i kraft i den utsträckning det är möjligt enligt nationell lagstiftning. Genom förordningar av statsrådet får det föreskrivas att lagarna tillämpas innan avtalen träder i kraft internationellt.

RP 106/2019 rd

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING.....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Avtalens mål.....	5
3 De viktigaste förslagen.....	5
4 Propositionens konsekvenser.....	6
5 Remissvar.....	6
6 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.....	7
7 Ikraftträdande.....	10
8 Bifall av Ålands lagting.....	11
9 Verkställighet och uppföljning.....	11
10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning.....	11
LAGFÖRSLAG.....	14
1. Lag om luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part	14
2. Lag om biavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, som första part, Island, som andra part, och Konungariket Norge, som tredje part, om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part.....	15
FÖRDRAGSTEXT.....	16
BILAGA BIAVTALET.....	26
BILAGA TILL ANSLUTNINGSAVTALET.....	34

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Riktlinjerna för EU: s nuvarande politik för yttre förbindelser framgår av de så kallade Open Skies-domarna som EU-domstolen 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 innebar en förpliktelse att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med unionsrätten. Luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna ingicks på basis av kraven i de ovan nämnda Open Skies-domarna. Luftfartsavtal ingås i allt högre grad direkt mellan unionen och tredjeländer, bland annat i syfte att uppnå målen om bättre marknadstillträde, jämlika konkurrens-villkor och tillnärmning av lagstiftningen.

År 1996 fick kommissionen befogenhet att för Europeiska gemenskapens räkning inleda förhandlingar med Förenta staterna om att skapa ett gemensamt luftfartsområde. Detta mandat innehöll dock inte befogenhet att förhandla om trafikrättigheter, prissättning eller reglering av kapaciteten, som i allmänhet är de mest centrala elementen i luftfartsavtal. Den 5 juni 2003, efter Open Skies-domarna, beviljade rådet kommissionen ett mer omfattande förhandlingsmandat. Förhandlingarna med Förenta staterna inleddes omedelbart och efter sammanlagt 11 förhandlingsomgångar slut-fördes de i Bryssel den 2 mars 2007, då luftfartsavtalet paraferades. Den 25 april 2007 antog rådet beslut 2007/339/EG om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet. Avtalet under-tecknades i Bryssel och Washington den 25 och 30 april 2007. Avtalet har tillämpats provisoriskt sedan den 30 mars 2008.

Syftet med luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna var att stegvis öppna luftfartsmarknaden. Begränsningar av bland annat trafikrättigheter, flygrutter och prissättningen av flygresor slopades. Genom avtalet ersattes de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och Förenta staterna. Av de bilaterala avtalen gäller dock överenskommelsen mellan Finland och Förenta staterna för främjande av flygsäkerhet (FördrS 47/2001), 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.

Förhandlingarna om den andra etappen av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna ordna-des den 23-25 mars 2010, då de delegationer som företrädde EU och dess medlemsstater samt Förenta staterna sammanträdde i Bryssel för att förhandla om ett protokoll om ändring av avtalet. Protokollet undertecknades i Luxemburg den 24 juni 2010. Syftet med protokollet var att för sin del, i likhet med det egentliga avtalet, främja tillträde till marknaden på lika villkor, jämlika konkurrensvillkor och målen för tillnärmning av lagstiftningen. Genom protokollet förbättrades det ömsesidiga erkännandet av myndighetsutredningar om flygbolags överensstämmelse med kraven och medborgarskap. Även protokollet har tillämpats provisoriskt från och med dagen för under-tecknandet.

I luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna konstateras att det är fråga om ett första avtal, och att avtalsparternas mål är att förhandla fram ett ännu mer omfattande och ännu liberalare avtal än tidigare. I avtalet föreskrivs om tredjeländers anslutning till luftfartsavtalet. Enligt artikel 18.5 i avtalet har parterna som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenterna, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor av Atlanten genom att utsträcka avtalet till att även gälla tredjeländer. I artikel 18.5 i luftfartsavtalet uppmanas dessutom den gemensamma kommitté som inrättats genom artikel 18.1 i det avtalet att ta fram ett förslag som omfattar de villkor och förfaranden som skulle krävas för att tredjeländer ska kunna ansluta sig till avtalet.

1.2 Beredning

Beredning av avtalen

År 2007 lämnade Norge och Island en formell begäran om att få ansluta sig till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Islands och Norges anslutning diskuterades vid flera möten i gemensamma kommittén och vid informella tekniska möten med medlemsstaterna. Mötena förbereddes vid fyra möten i det rådgivande forumet med företrädare för lufttrafikföretag, flygplatser och arbetstagarorganisationer. Synpunkterna från medlemsstaterna och berörda intressenter beaktades på behörigt sätt vid utarbetandet av unionens ståndpunkt inför gemensamma kommitténs möte. Den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna utarbetade vid sitt möte den 16 november 2010 ett förslag om anslutning av Island och Norge till avtalet. Som ett resultat av beredningen utarbetades ett avtal om anslutning av Norge och Island samt ett biavtal om de interna förfarandena mellan unionen, Norge och Island.

RP 106/2019 rd

Den 2 maj 2011 lade kommissionen fram ett förslag till rådets beslut (COM (2011) 239 final) om undertecknande och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part (anslutningsavtalet) och om undertecknade och provisorisk tillämpning av biavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, som första part, Island, som andra part, och Konungariket Norge, som tredje part, om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part (biavtalet). Rådet antog på unionens vägnar och tillsammans med medlemsstaterna, församlade i rådet, undertecknandet och den provisoriska tillämpningen av anslutningsavtalet och biavtalet den 16 juni 2011 (beslut 2011/708/EU). Avtalen undertecknades i Luxemburg och Oslo den 16 och 21 juni 2011. I artikel 3 i beslutet fastställdes provisorisk tillämpning av både anslutningsavtalet och biavtalet från och med dagen för undertecknandet den 21 juni 2011. Båda avtalen tillämpas provisoriskt och fullt ut från och med den dagen, i avvaktan på att de förfaranden som är nödvändiga för avtalens ingående avslutas.

I sin dom av den 28 april 2015 i mål C-28/12, kommissionen mot rådet, ogiltigförklarade domstolen beslut 2011/708/EU, men fastställde att beslutets verkningar skulle bestå ”till dess att det inom en skälig frist från dagen för avkunnandet av denna dom har trätt i kraft ett nytt beslut som ska antas av Europeiska unionens råd på grundval av artikel 218.5 och 218.8 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF)”. Domstolen konstaterade att det beslut som ifrågasattes hade antagits i ett förfarande som innefattade inslag från rådets egen beslutsprocess och inslag av mellanstatlig art. Domstolen slog fast att det omtvistade beslutet inte var förenligt med artiklarna 218.2, 218.5 och 218.8 FEUF. Följaktligen var det inte heller förenligt med artikel 13.2 FEU. Kommissionens ursprungliga förslag (KOM (2011) 239 slutlig) antogs i fullständig enlighet med artikel 218.2, 218.5 och 218.8 FEUF, men kommissionen ansåg att det var behövligt att uppdatera förslaget. Det ändrade förslaget till rådets beslut lämnades den 6 september 2016 (KOM (2016) 552 slutlig).

Den nationella beredningen

Till den del bestämmelserna i avtalen hör till medlemsstatens behörighet, förutsätter blandade avtal ett beslut enligt medlemsstatens konstitution om att underteckna avtalet och förbinda sig till det. Till den del avtalsbestämmelserna hör till unionens exklusiva behörighet behövs rådets beslut om undertecknande och ingående av avtalet. Det blandade avtalet ska undertecknas av företrädare för både unionen och medlemsstaterna.

En utredning om avtalsförhandlingarna om luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna har lämnats till riksdagen i en E-skrivelse (E 16/1996 rd) utifrån det ursprungliga förslaget till mandat. Kompletterande E-skrivelser överlämnades i samband med förslagen till mandat för det första avtalet 2003 och det förhandlingsresultat som nåddes 2007 (EK 5/2007 rd). Stora utskottet omfattade statsrådets ståndpunkt i skrivelserna i enlighet med kommunikationsutskottets utlåtande. Republikens president beviljade fullmakt att underteckna avtalet den 13 april 2007. Avtalet överlämnades till riksdagen för godkännande genom regeringens proposition den 21 december 2007 (Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan, samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen, RP 170/2007 rd). Riksdagen godkände avtalet och lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet den 22 februari 2008. Republikens president stadfäste lagen (142/2008) om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen den 7 mars 2008. Genom republikens presidents förordning som utfärdades den 28 mars 2008 föreskrivs om provisorisk tillämpning av lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet. Genom republikens presidents förordning föreskrivs att lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt från och med den 30 mars 2008 (FördrS 41/2008).

Republikens president beviljade den 11 juni 2010 fullmakt att underteckna protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Protokollet överlämnades till riksdagen för godkännande genom regeringens proposition den 11 april 2013 (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, RP 39/2013 rd). Riksdagen godkände protokollet och lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet och om tillämpning av protokollet den 14 maj 2013. Republikens president stadfäste lagen (533/2013) om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet och om tillämpning av protokollet den 28 juni 2013. Genom statsrådets förordning som utfärdades den 24 oktober 2013 föreskrivs om provisorisk tillämpning av lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet, och om tillämpning av protokollet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs att lagen om sättande i kraft av

RP 106/2019 rd

de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i protokollet och om tillämpning av protokollet tillämpas provisoriskt innan protokollet träder i kraft internationellt från och med 24 juni 2010 (FördrS 5/2014).

En kompletterande E-skrivelse om utvidgning av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna till att omfatta Island och Norge lämnades till riksdagen den 22 maj 2009 (EK 12/2009 rd). Republikens president beviljade fullmakt att underteckna anslutningsavtalet och biavtalet den 10 juni 2011.

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av de ministerier och intressentgrupper som är centrala med tanke på avtalen. Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten under adressen <https://oikeusministerio.fi/hankkeet> med identifieringskod LVM039:00/2019.

2 Avtalens mål

Genom bestämmelserna i anslutningsavtalet utvidgas luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna till att i tillämpliga delar gälla Island och Norge. Enligt artikel 2 i anslutningsavtalet ska bestämmelserna i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna gälla för Island och Norge på samma sätt som om de var medlemsstater i EU, så att Island och Norge omfattas av alla de rättigheter och skyldigheter som medlemsstaterna har enligt avtalet. Syftet med anslutningsavtalet och biavtalet är att skapa allt mer omfattande luftfartsförbindelser mellan EU, Förenta staterna, Island och Norge. Genom avtalen eftersträvas en ekonomisk fördel för lufttrafikföretag och konsumenter i EU. Enligt artikel 18.5 i luftfartsavtalet har parterna som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor av Atlanten genom att utsträcka avtalet till att även gälla tredjeländer.

Syftet med anslutningsavtalet och biavtalet är att främja tillträde till marknaden på lika villkor, jämlika konkurrensvillkor och målen för tillnärmning av lagstiftningen. Genom avtalen säkerställs det att ett sammanhängande regelverk tillämpas i samband med flygningar mellan Förenta staterna och den gemensamma luftfartsmarknaden inom EU, inkluderande Island och Norge. Avtalen syftar särskilt till att säkerställa att luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna är förenligt med den gemensamma skandinaviska luftfartspolitik. Syftet med avtalen är att säkerställa samstämmighet mellan den gemensamma europeiska luftfartsmarknaden och det regelverk för trans-atlantiska flygningar som fastställs i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna.

Luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna har skapat enhetliga villkor för marknadstillträde för samtliga lufttrafikföretag inom unionen. Luftfartsavtalet ersätter de enskilda medlemsstaternas luftfartsavtal med Förenta staterna med en reglering på gemenskapsnivå för tillhandahållandet av flygtrafik över Atlanten. Avtalet har gett nya ramar för samarbetet på regleringsområdet mellan EU och Förenta staterna inom områden som är viktiga för att förbättra luftfartsskyddet och göra flygtransporterna över Atlanten säkrare och effektivare. Island och Norge har antagit unionens regelverk i sin helhet inom luftfartspolitik och hör till det gemensamma europeiska luft-rymnet. Genom att Island och Norge ansluter sig till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna säkerställs det att alla europeiska lufttrafikföretag som följer EU:s regelverk bedriver lufttrafik över Atlanten inom en harmoniserad ram. Genom avtalen säkerställs det också att luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna bevarar sin bilaterala karaktär.

Luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna har i huvudsak undanröjt handelshinder för flygningar mellan vilken ort som helst i EU och vilken ort som helst i Förenta staterna. Förenta staterna har dessutom beviljat flygtrafikföretag inom EU en så kallad sjunde frihetsrättighet för flyg-förbindelser mellan Förenta staterna och icke-EU-länder inom det gemensamma europeiska luft-rymnet (ECAA), däribland Norge och Island. Genom Norges och Islands anslutning till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna avregleras lufttrafiken ytterligare. Innan anslutningsavtalet och biavtalet ingicks hade EU:s lufttrafikföretag inte rätt att bedriva trafik mellan Norge och Island och tredjeländer. De norska och isländska lufttrafikföretagen hade inte heller rätt att bedriva trafik mellan EU och Förenta staterna.

Islands och Norges anslutning till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna har ansetts kunna tjäna som förebild för ländernas anslutning till unionens övriga luftfartsavtal.

3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, Europeiska unionen och dess medlemsstater, Island och Konungariket Norge och biavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, Island och Konungariket Norge om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, Europeiska unionen och dess medlemsstater, Island och Konungariket Norge. Pro-

RP 106/2019 rd

positionen innehåller också förslag till så kallade blankettlagar, genom vilka de bestämmelser i överenskommelserna som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner avtalen till den del som bestämmelserna i avtalen hör till Finlands behörighet. Ett godkännande på nationell nivå är en förutsättning för att avtalen ska träda i kraft internationellt.

I 1 § i den lag som gäller anslutningsavtalet föreskrivs att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen ska gälla som lag sådana Finland har förbundit sig till dem. Paragrafen innehåller den i en blankettlag sedvanliga bestämmelsen som sätter i kraft de avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen. I 2 § föreskrivs att bestämmelser om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen innan avtalet träder i kraft internationellt utfärdas genom förordning av statsrådet. I 3 § föreskrivs att bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. I 3 § föreskrivs dessutom att det genom förordning av statsrådet får föreskrivas att lagen tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

I 1 § den lag som gäller biavtalet föreskrivs att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen ska gälla som lag sådana Finland har förbundit sig till dem. Paragrafen innehåller den i en blankettlag sedvanliga bestämmelsen som sätter i kraft de avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen. I 2 § föreskrivs att bestämmelser om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen innan avtalet träder i kraft internationellt utfärdas genom förordning av statsrådet. I 3 § föreskrivs att bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. I 3 § föreskrivs dessutom att det genom förordning av statsrådet får föreskrivas att lagen tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Anslutningsavtalet och biavtalet ska i enlighet med rådets beslut tillämpas provisoriskt och fullt ut från och med dagen för undertecknandet den 21 juni 2011, i avvaktan på att de förfaranden som är nödvändiga för avtalens ingående avslutas. Parterna ska tillämpa avtalen provisoriskt fram till dess att de träder i kraft i den utsträckning det är möjligt enligt nationell lagstiftning.

4 Propositionens konsekvenser

Norges och Islands anslutning till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna påverkar inte regelverket inom det gemensamma europeiska luftrummet. Genom anslutningsavtalet och biavtalet införs inga nya skyldigheter för EU:s luftfartsmyndigheter eller för EU:s industri. Genom avtalen skapas nya rättigheter för lufttrafikföretag inom EU och säkerställs att luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna är förenligt med den skandinaviska gemensamma luftfartspolitik. Genom anslutningsavtalet och biavtalet skapas allt mer omfattande luftfartsförbindelser mellan EU, Förenta staterna, Island och Norge. Genom avtalen säkerställs samstämmighet mellan den gemensamma europeiska luftfartsmarknaden och det regelverk för transatlantiska flygningar som fastställs i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna.

Omfattande luftfartsförbindelser och ett sammanhängande regelverk medför ekonomiska fördelar för flygtrafikföretag och konsumenterna i EU. Avtalen kommer att ytterligare stärka konkurrensen på luftfartsmarknaden, vilket kommer att öka utbudet och efterfrågan på lufttransporttjänster. En effektivisering av luftfartsmarknaden gynnar både konsumenterna och lufttrafikföretagen.

Propositionen har inga direkta miljökonsekvenser. Protokoll om ändring av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna innehåller samarbetskyldigheter i syfte 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. Protokoll innehåller bestämmelser om att fastställa driftsrestriktioner för bulleremissioner för flygplatser som under ett kalenderår har över 50 000 civila jetmotordrivna underljudsflygplan.

Propositionen får inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller för organisation och personal på nationell nivå.

5 Remissvar

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket samt medlemmarna i flygtrafiksnätverket. Till flygtrafiksnätverket hör medlemmar från försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, Finlands ständiga representation i EU, Centralhandelskammaren, Business Finland Oy, Finavia Abp, Gränsbevakningsväsendet, Finnair Abp, Nordic Regional Airlines Oy, Air Navigation Services Finland Oy, Board of Airline Representatives in Finland och Finlands Konsumentförbund rf.

RP 106/2019 rd

Utrikesministeriet framförde i sitt utlåtande förslag till lagtekniska ändringar i propositionens huvudsakliga innehåll, klämman om godkännande och ikraftträdandelagen. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Arbets- och näringsministeriet konstaterar i sitt utlåtande att avtalen skapar ramar för att utveckla lufttrafiken mellan avtalsparterna och att det på ett välkommet sätt främjar kontakterna länderna emellan. Arbets- och näringsministeriet konstaterar att den ökade lufttrafiken ökar klimatutsläppen särskilt i det känsliga arktiska området.

Finnair Abp konstaterar i sitt utlåtande att bolaget understöder propositionen.

Business Finland Oy konstaterar i sitt utlåtande att det anser att propositionen är behövlig. I utlåtandet fästs uppmärksamhet vid att det i avsnitt 2 i propositionen konstateras att syftet med avtalen särskilt är att säkerställa att luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna är förenligt med den gemensamma skandinaviska luftfartspolitik, även om Finland och Island inte är en del av Skandinavien. I kommissionens ändrade förslag till rådets beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av anslutningsavtalet och biavtalet används begreppet den gemensamma skandinaviska luftfartspolitik, och därför används samma begrepp också i regeringens proposition.

Transport - och kommunikationsverket konstaterar i sitt utlåtande att det förhåller sig positivt till målen i regeringens propositionen och att verket anser att avtalen behöver godkännas och sättas i kraft. Transport - och kommunikationsverket har haft möjlighet att delta i beredningen av regeringens proposition och kommunikationsministeriet har i beredningen beaktat de synpunkter som verket tidigare framfört.

De övriga remissinstanserna hade inget att kommentera om propositionen.

6 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

Norge och Island har anslutits till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna genom två olika avtal. Genom bestämmelserna i anslutningsavtalet har luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna utvidgats till att i tillämpliga delar gälla Island och Norge. I biavtalet föreskrivs det om de förfaranden enligt vilka det vid behov kan beslutas hur de åtgärder som avses i artikel 21.5 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna ska genomföras. I biavtalet fastställs också förfaranden för Islands och Norges deltagande i den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 18 i luftfartsavtalet och i skiljeförfarandet enligt artikel 19 i luftfartsavtalet. Förfarandena i biavtalet garanterar det nödvändiga samarbetet, informationsflödet och samrådet före gemensamma kommitténs möten. Genom förfarandena säkerställs dessutom genomförandet av vissa bestämmelser i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna, inklusive bestämmelserna om luftfartssäkerhet, luftfartsskydd, beviljande och återkallande av trafikrättigheter samt statligt stöd. Avtalen förutsätter inga ändringar i Finlands nationella lagstiftning.

Anslutningsavtalet

I inledningen till avtalet konstaterar parterna att de bland annat vill främja ett internationellt luftfartssystem som baserar sig på konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden. Parterna bekräftar sin önskan att underlätta utvidgningen av internationella lufttransportmöjligheter. Parterna konstaterar att de önskar att alla sektorer av lufttransportbranschen ska dra nytta av avtalet om avreglering av marknaden. Parterna konstaterar vidare att de har för avsikt att bygga vidare på den grund som lagts genom befintliga avtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetstagare och allmänheten på båda sidor av Atlanten.

Bestämmelser om marknadstillträde finns i följande EU-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. slotförordningen) och rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen (det s.k. direktivet om markttjänster). Bestämmelser om civil luftfart finns i Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet ((EU) nr 2018/1139, EASA-förordningen).

Artikel 1. Definition. I artikel 1 i avtalet föreskrivs att med part i anslutningsavdraget avses Förenta staterna, EU och dess medlemsstater, Island eller Norge.

RP 106/2019 rd

Artikel 2. Tillämpning av luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, och av bilagan till detta avtal. I artikel 2 i avtalet föreskrivs om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Enligt artikeln ska luftfartsavtalet tillämpas på alla parter i anslutningsavtalet, om inte annat följer av bilagan till anslutningsavtalet. Bestämmelserna i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna ska gälla Island och Norge på samma sätt som om de var medlemsstater i EU.

Artikel 3. Uppsägning eller avslutande av den provisoriska tillämpningen. I artikel 3 i avtalet föreskrivs om uppsägning eller avslutande av den provisoriska tillämpningen av avtalet. Enligt artikel 3.1 kan antingen Förenta staterna eller EU och dess medlemsstater när som helst säga upp avtalet eller avsluta den tillfälliga tillämpningen av avtalet i enlighet med artikel 5 genom att skriftligen via diplomatiska kanaler underrätta de övriga parterna om detta beslut. I artikel 3.1 föreskrivs om när avtalet upphör att gälla eller den provisoriska tillämpningen avslutas. I artikel 3.2 föreskrivs om uppsägning av avtalet för Islands och Norges del. Antingen Island eller Norge kan när som helst säga upp anslutningsavtalet eller avsluta den provisoriska tillämpningen av avtalet i enlighet med artikel 5 i avtalet genom att skriftligen via diplomatiska kanaler underrätta övriga parter om detta beslut. I artikeln föreskrivs om ikraftträdandet av uppsägningen eller avslutandet av den provisoriska tillämpningen. Enligt artikel 3.3 kan antingen Förenta staterna eller Europeiska unionen och dess medlemsstater när som helst gentemot Island och Norge säga upp avtalet eller avsluta den tillfälliga tillämpningen av avtalet genom att skriftligen via diplomatiska kanaler underrätta Island och Norge om detta beslut. I artikeln föreskrivs om ikraftträdandet av uppsägningen eller avslutandet av den provisoriska tillämpningen. Enligt artikel 3.5 ska anslutningsavtalet sägas upp samtidigt om luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna sägs upp.

Artikel 4. Registrering hos Icao. I artikel 4 i avtalet föreskrivs om registrering av anslutningsavtalet och ändringar av det hos Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO.

Artikel 5. Provisorisk tillämpning. I artikel 5 föreskrivs om provisorisk tillämpning av avtalet. I artikeln föreskrivs att i avvaktan på luftfartsavtalets ikraftträdande är parterna överens om att, i den utsträckning det är möjligt enligt gällande nationell lagstiftning, tillämpa avtalet provisoriskt från och med dagen för undertecknandet. Den provisoriska tillämpningen av anslutningsavtalet upphör om luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna sägs upp eller om den provisoriska tillämpningen av avtalet eller protokollet om ändring av avtalet upphör.

Artikel 6. Ikraftträdande. I artikel 6 i avtalet föreskrivs om ikraftträdandet av anslutningsavtalet. Anslutningsavtalet ska träda i kraft den dag som infaller senast av antingen 1) dagen för ikraftträdande av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna, 2) dagen för ikraftträdande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna eller 3) en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för anslutningsavtalets ikraftträdande har slutförts.

Gemensam förklaring. I den gemensamma förklaring som ingår i avtalet konstateras att anslutningsavtalet ska bestyrkas i de övriga språkversionerna, antingen innan avtalet undertecknas, genom skriftväxling eller efter det att avtalet har undertecknats, genom beslut i gemensamma kommittén.

Bilaga. Bilagan till anslutningsavtalet innehåller särskilda bestämmelser som gäller för Island och Norge. I bilagan fastställs att vissa bestämmelser i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna, ändrat genom protokollet, ska ändras i enlighet med bilagan och ska gälla för alla parter i anslutningsavtalet.

I punkt 1 i bilagan föreskrivs om ändring av definitionen av territorium i artikel 1.9 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna.

I punkt 2 föreskrivs att artiklarna 23-26 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna inte ska gälla för Island och Norge. I artikel 23 föreskrivs om avtalets uppsägning och upphörande. I artikel 24 föreskrivs om registrering av avtalet hos ICAO. I artikel 25 bestäms om provisorisk tillämpning av avtalet. I artikel 26 bestäms om avtalets ikraftträdande.

I punkt 3 i bilagan föreskrivs att artiklarna 9 och 10 i protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna inte ska gälla för Island och Norge. I artikel 9 föreskrivs om provisorisk tillämpning av protokollet. I artikel 10 föreskrivs om protokollets ikraftträdande.

I punkt 4 i bilagan föreskrivs att luftfartsavtalen med Island och Norge ska läggas till i avsnitt 1 i bilaga 1 till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna, där det räknas upp de bilaterala luftfartsavtal som upphävs eller ersätts av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna.

RP 106/2019 rd

I punkt 5 i bilagan föreskrivs om ändring av avsnitt 2 i bilaga 1 till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Utan hinder av vad som sägs i avsnitt 1 i bilaga 1 ska avtalet mellan Norge och Förenta staterna fortsätta att gälla med de villkor som är fastställda i det.

I punkt 6 i bilagan föreskrivs om ändring av avsnitt 3 i bilaga 1 till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Enligt bestämmelsen får, utan hinder av vad som sägs i artikel 3 i avtalet, Förenta staternas lufttrafikföretag inte bedriva rena frakttjänster - som inte ingår i tjänster som betjänar Förenta staterna - till eller från punkter i medlemsstaterna, med undantag av punkter i bland annat Island och Konungariket Norge. Artikel 3 i avtalet gäller trafikrättigheter. Beviljandet av trafiktillstånd i anslutning till trafikrättigheter hör till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och det förfarande som föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

Enligt punkt 7 i bilagan ska ett nytt stycke läggas till i slutet av artikel 3 i bilaga 2 till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Bilaga 2 innehåller bestämmelser om samarbete om konkurrensfrågor inom lufttransportsektorn. Enligt artikel 3 i bilagan avses med konkurrensordning de lagar, de förfaranden och den praxis som reglerar deltagarnas utövande av sina respektive funktioner vid granskning av avtal och andra överenskommelser om samarbete mellan lufttrafikföretag på den internationella marknaden. I det nya stycket föreskrivs att för Island och Norge innefattar detta artiklarna 53, 54 och 55 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Europeiska unionens förordningar om genomförande av artiklarna 101, 102 och 105 i fördraget om EU:s funktionssätt i deras lydelse enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, samt alla efterföljande ändringar. I Finland finns bestämmelser om tryggnad av en sund och fungerande ekonomisk konkurrens i konkurrenslagen (948/2011). Till de delar det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget tillämpas.

Enligt punkt 8 i bilagan ska artikel 21.4 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna gälla för Island och Norge i den mån som Europeiska unionens relevanta lagar och förordningar har införlivats i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I artikel 21.4 föreskrivs om kommissionens rättsliga åtgärder i de fall de bullerbaserade driftsrestriktionerna inte har iakttagits. Bestämmelser om buller från luftfartyg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) N:o 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (den s.k. förordningen om flygplatsbuller) samt i 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 buller och andra utsläpp från motordrivna luftfartyg finns i 3 kap. i luftfartslagen (864/2014). Bestämmelser om driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser finns i 12 kap. i luftfartslagen.

Biavtalet

I inledningen till avtalet konstaterar parterna att det är nödvändigt att genom ett biavtal fastställa förfaranden för att säkerställa bland annat genomförandet av vissa bestämmelser i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna.

Artikel 1. Underrättelse. I artikel 1 i avtalet föreskrivs att om EU och dess medlemsstater beslutar att säga upp avtalet eller att avbryta den provisoriska tillämpningen eller att återkalla sådana upp-sägningar, ska kommissionen, innan Förenta staterna underrättas, omedelbart underrätta Island och Norge om detta beslut. Island och Norge ska likaledes omedelbart underrätta kommissionen om varje sådant beslut.

Artikel 2. Tillfälligt upphävande av trafikrättigheter. I artikel 2 i avtalet föreskrivs om upphävande av trafikrättigheter. Ett beslut enligt artikel 21.5 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna om att inte tillåta den andra partens lufttrafikföretag att öka turtätheten eller gå in på nya marknader inom ramen för luftfartsavtalet ska antas av rådet på EU:s och dess medlemsstaters vägnar samt av Island och Norge. Rådets ordförande ska sedan på EU:s och medlemsstaternas, Islands och Norges vägnar underrätta Förenta staterna om varje sådant beslut. Bestämmelserna om beviljande och återkallande av trafiktillstånd i anslutning till trafikrättigheter hör till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice.

Artikel 3. Gemensam kommitté. I artikel 3 i avtalet föreskrivs om den gemensamma kommitté som avses i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Enligt artikel 3.1 ska EU, dess medlemsstater, Island och Norge i gemensamma kommittén företrädas av företrädare för kommissionen, medlemsstaterna, Island och Norge. Enligt artikel 3.2 ska kommissionen lägga fram EU:s, dess medlemsstaters, Norges och Islands ståndpunkt inom gemensamma kommittén, utom för områden som inom EU uteslutande ligger inom medlemsstaternas behörighetsområde. Då ska ståndpunkten läggas fram av rådets ordförandeskap eller av kommissionen, Island och Norge, beroende på omständigheterna. I artiklarna 3.3, 3.4, 3.5 och 3.6 föreskrivs om godkännande

RP 106/2019 rd

av Islands ståndpunkter inom gemensamma kommittén. Enligt artikel 3.6 ska kommissionen vidta de åtgärder som krävs för att se till att Island och Norge fullt ut deltar i alla möten med medlemsstaterna samt ges tillgång till sådan information som krävs för förberedelserna inför mötena i gemensamma kommittén. Enligt artikel 18 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna ska gemensamma kommittén behandla frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

Artikel 4. Skiljeförfarande. I artikel 4 i avtalet föreskrivs om skiljeförfaranden i enlighet med artikel 19 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Enligt artikel 4.1 ska kommissionen företräda EU, medlemsstaterna, Island och Norge i skiljeförfaranden. Enligt artikel 4.2 ska kommissionen i tillämpliga fall vidta åtgärder för att se till att Island och Norge deltar i förberedelserna och samordningen av skiljedomsförfaranden.

Artikel 5. Informationsutbyte. I artikel 5 i avtalet föreskrivs om informationsutbyte mellan parterna. Enligt artikel 5.1 ska Island och Norge omedelbart informera kommissionen om varje beslut om att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa sådana bemyndiganden för ett amerikanskt lufttrafikföretag som de har antagit i enlighet med artiklarna 4 och 5 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Kommissionen ska likaledes omedelbart informera Island och Norge om varje sådant beslut som fattas av medlemsstaterna. I artiklarna 5.2 och 5.3 föreskrivs om information om begäran och underrättelser i enlighet med artiklarna 8 och 9 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Beviljandet och återkallandet av trafiktillstånd hör till Transport - och kommunikationsverkets behörighet och det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

Artikel 6. Statliga subventioner och stöd. I artikel 6 i avtalet föreskrivs om statliga subventioner och stöd. I artikel 6.1 föreskrivs att Island och Norge samt kommissionen ska underrätta varandra om de anser att en subvention eller ett bidrag som ett statligt organ överväger att ge eller ger på Förenta staternas territorium har skadliga effekter för konkurrensen. Enligt artikel 6.2 får kommissionen, Island och Norge då begära att den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med luftfartsavtalet anordnar ett möte. I Finland finns bestämmelser om tryggnad av en sund och fungerande ekonomisk konkurrens och om förbud mot konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen. I 3 § i den lagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget.

Artikel 7. Uppsägning eller avslutande av den provisoriska tillämpningen. I artikel 7 i avtalet föreskrivs om uppsägning eller avslutande av den provisoriska tillämpningen av avtalet. Enligt artikel 7.1 får en part när som helst, skriftligen via diplomatiska kanaler, underrätta de andra parterna om sitt beslut att säga upp biavtalet eller avsluta dess provisoriska tillämpning. I artikel 7.1 fastställs den tid inom vilken biavtalet upphör att gälla eller att provisoriskt tillämpas. I artikel 7.2 föreskrivs att om avtalet sägs upp eller den provisoriska tillämpningen avslutas, ska biavtalet samtidigt upphöra att gälla eller att provisoriskt tillämpas.

Artikel 8. Provisorisk tillämpning. I artikel 8 föreskrivs om provisorisk tillämpning av avtalet. Enligt artikeln ska, i avvaktan på ikraftträdande enligt artikel 9 i biavtalet, avtalet provisoriskt tillämpas i den utsträckning det är möjligt enligt tillämplig nationell lagstiftning från och med dagen för undertecknandet av biavtalet eller från och med det datum som avses i artikel 5 i avtalet, beroende på vilket som inträffar senast.

Artikel 9. Ikraftträdande. I artikel 9 i avtalet föreskrivs om ikraftträdandet av biavtalet. Enligt artikeln ska biavtalet träda i kraft antingen a) en månad efter dagen för den sista notutväxlingen mellan parterna där det bekräftas att alla förfaranden som krävs för biavtalets ikraftträdande har slutförts eller b) från dagen för ikraftträdandet av anslutningsavtalet, beroende på vilket som inträffar senast.

7 Ikraftträdande

Det föreslås att de lagar som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som avtalen träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordningar av statsrådet.

Anslutningsavtalet ska träda i kraft den dag som infaller senast av antingen 1) dagen för ikraftträdande av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna, 2) dagen för ikraftträdande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna eller 3) en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för anslutningsavtalets ikraftträdande har slutförts. Biavtalet ska träda i kraft antingen en månad efter dagen för den sista notutväxlingen mellan parterna där det bekräftas att alla förfaranden som krävs för avtalets ikraftträdande har slutförts eller från dagen för ikraftträdandet av anslutningsavtalet, beroende på vilket som inträffar senast.

En förutsättning för att anslutningsavtalet och biavtalet ska träda i kraft är att alla avtalsparter ratificerar avtalen. Anslutningsavtalet har inte ratificerats av 10 medlemsstater, EU, Förenta staterna, Island och Norge (läget

RP 106/2019 rd

4.12.2019). Biavtalet har inte ratificerats av 10 medlemsstater, EU, Island och Norge (läget 4.12.2019). Luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna har inte ratificerats av Förenta staterna (läget 4.12.2019). Protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna har inte ratificerats av EU och Förenta staterna (läget 4.12.2019).

Anslutningsavtalet och biavtalet ska i enlighet med rådets beslut tillämpas provisoriskt och fullt ut från och med dagen för undertecknandet den 21 juni 2011, i avvaktan på att de förfaranden som är nödvändiga för avtalens ingående avslutas. Genom förordningar av statsrådet föreskrivs att lagarna tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

8 Bifall av Ålands lagting

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

9 Verkställighet och uppföljning

Den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna är skyldig att granska tillämpningen av avtalet som helhet och utveckla samarbetet inom ramen för avtalet. Enligt artikel 18.1 i avtalet ska en gemensam kommitté bestående av parternas företrädare sammanträda minst en gång om året för att samråda i frågor som rör avtalet och granska dess tillämpning. Gemensamma kommittén är ett viktigt forum för att övervaka genomförandet av avtalet och behandla hinder för affärsverksamhet. Enligt artikel 18.2 i avtalet får en part begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av avtalet. Gemensamma kommittén ska också behandla enskilda frågor eller förslag som en part anser påverka eller kan påverka den trafik som bedrivs inom ramen för avtalet. Gemensamma kommittén ska också behandla eventuella utvecklingsobjekt i avtalet. Gemensamma kommittén ska också undersöka om parternas lagar, bestämmelser och förfaranden kan påverka utövandet av de rättigheter som följer av avtalet.

10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

Ur unionsrättens synvinkel är luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna ett blandat avtal där behörigheten har fördelats mellan unionen och medlemsstaten och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Detta gäller också anslutningsavtalet och biavtalet. Enligt den vedertagna tolkningen av grundlagen omfattar riksdagens godkännandebehörighet inte bestämmelser i blandade avtal som hör till unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Således godkänner riksdagen avtalen i enlighet med 94 § i grundlagen endast till den del bestämmelserna i avtalen hör till Finlands behörighet.

I anslutningsavtalet och biavtalet finns inga bestämmelser om fördelningen av behörigheten mellan unionen och medlemsstaterna. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Största delen av lagstiftningen om lufttrafiken har utfärdats i form av unionsförordningar. Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas då närmast till hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsavgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall.

Av bestämmelserna i anslutningsavtalet hör åtminstone artiklarna 1, 2 och 5 samt punkterna 1, 6, 7 och 8 i bilagan till anslutningsavtalet delvis till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Av bestämmelserna i biavtalet hör åtminstone artiklarna 2, 3, 4, 5, 6 och 8 delvis till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Anslutningsavtalet och biavtalet innehåller inga artiklar med bestämmelser som hör till unionens exklusiva behörighet.

Nedan behandlas artiklarna i avtalen till den del de enligt regeringens uppfattning hör till medlemsstaternas behörighet och i Finland till området för lagstiftningen.

RP 106/2019 rd

Anslutningsavtalet

I artikel 1 definieras parterna i anslutningsavtalet. Bestämmelser som indirekt inverkar på inne-hållet i och tillämpningen av materiella avtalsbestämmelser 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 hör således till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

I artikel 2 i avtalet föreskrivs om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Enligt artikeln ska luftfartsavtalet tillämpas på alla parter i anslutningsavtalet, om inte annat följer av bilagan till anslutningsavtalet. Bestämmelsen i artikeln kan anses vara en bestämmelse som inverkar på innehållet i och tillämpningen av de materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet. Bestämmelserna i artikel 2 hör således till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

I artikel 5 bestäms om provisorisk tillämpning av avtalet. Anslutningsavtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och kräver enligt 94 § i grundlagen godkännande av riksdagen. Således är provisorisk tillämpning inte möjlig för Finlands del före riksdagens godkännande till den del bestämmelserna förutsätter godkännande av riksdagen. Andra bestämmelser i anslutningsavtalet än de som förutsätter riksdagens godkännande kan på vissa villkor tillämpas provisoriskt (GrUU 16/2008 rd).

I punkt 1 i bilagan till anslutningsavtalet föreskrivs om ändring av definitionen av territorium i artikel 1.9 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Bestämmelsen har indirekt inverkan på innehållet i och tillämpningen av de materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Bestämmelsen i punkt 1 i bilagan hör således till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens godkännande.

I punkt 6 i bilagan föreskrivs om ändring av avsnitt 3, som gäller frakttjänster, i bilaga 1 till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Beviljandet av trafiktillstånd i anslutning till trafikrättigheter hör till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och det förfarande som föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelsen i punkt 6 i bilagan hör således till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens godkännande.

Enligt punkt 7 i bilagan ska ett nytt stycke gällande definitionen av konkurrensordning läggas till i slutet av artikel 3 i bilaga 2 till luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Bilaga 2 innehåller bestämmelser om samarbete om konkurrensfrågor inom lufttransportsektorn. I Finland föreskrivs om tryggnad av en sund och fungerande ekonomisk konkurrens i konkurrenslagen. Till de delar det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget tillämpas. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

Enligt punkt 8 i bilagan ska artikel 21.4 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna gälla för Island och Norge i den mån som Europeiska unionens relevanta lagar och förordningar har införlivats i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I artikel 21.4 föreskrivs om kommissionens rättsliga åtgärder i de fall då de bullerbaserade driftsrestriktionerna inte har iakttagits. Bestämmelser om buller och andra utsläpp från motordrivna luftfartyg finns i 3 kap. i luftfartslagen. Bestämmelser om driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser finns i 12 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i punkt 8 i bilagan hör till området för lagstiftningen i Finland och förutsätter riksdagens samtycke.

Biavtalet

I artikel 2 i avtalet föreskrivs om upphävande av trafikrättigheter. Bestämmelserna om beviljande och återkallande av trafiktillstånd i anslutning till trafikrättigheter hör till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen i Finland och förutsätter riksdagens samtycke.

I artikel 3 i avtalet föreskrivs om den gemensamma kommitté som avses i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Enligt artikel 18 i avtalet ska gemensamma kommittén behandla frågor som rör tolkningen och tillämpningen av avtalet. Gemensamma kommittén kan fatta beslut i ärenden som hör till området för lagstiftningen i Finland. Gemensamma kommitténs beslut är inte juridiskt bindande såtillvida att de bestämmer hur en avtalsbestämmelse som hör till en medlemsstats partiella behörighet och som regleras på lagnivå i Finland ska tillämpas. Eventuella tolkningseffekter av gemensamma kommitténs beslut hör inte till området för lagstiftningen.

I artikel 4 i avtalet föreskrivs om skiljeförfaranden i enlighet med artikel 19 i luftfartsavtalet mellan EU och Förenta staterna. Vid skiljeförfaranden kan också bindande beslut i frågor som gäller bestämmelser som hör

RP 106/2019 rd

till området för lagstiftningen fattas, och således hör bestämmelsen till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikeln förutsätter riksdagens samtycke. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller gemensamma kommitténs beslutanderätt och skiljeförfarande är enligt regeringens bedömning inte problematiska med tanke på Finlands suveränitet och inverkar inte heller på lagstiftningsordningen.

I artikel 5 i avtalet föreskrivs om informationsutbyte mellan parterna i fråga om beviljande och återkallande av trafiktillstånd. Beviljandet av trafiktillstånd i anslutning till trafikrättigheter hör till Transport - och kommunikationsverkets behörighet och det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Artikel 5 i avtalet hör således till området för lagstiftningen i Finland och förutsätter riksdagens samtycke.

I artikel 6 i avtalet föreskrivs om statliga subventioner och stöd som kan påverka konkurrensen. I Finland finns bestämmelser om tryggnad av en sund och fungerande ekonomisk konkurrens och om förbud mot konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen. I 3 § i den lagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget. Artikeln hör till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

I artikel 8 i avtalet föreskrivs om provisorisk tillämpning av avtalet. Biavtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och kräver enligt 94 § i grundlagen godkännande av riksdagen. Således är provisorisk tillämpning inte möjlig för Finlands del före riksdagens godkännande till den del bestämmelserna förutsätter godkännande av riksdagen. Andra bestämmelser i biavtalet än de som förutsätter riksdagens godkännande kan på vissa villkor tillämpas provisoriskt (GrUU 16/2008 rd).

Avtalen innehåller på ovan nämnda grunder bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och kräver enligt 94 § i grundlagen godkännande av riksdagen.

Eftersom avtalen inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan avtalen enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslagen till lagar om sättande i kraft av avtalen godkännas 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 och Oslo den 16 och 21 juni 2011 ingångna luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part, till den del det hör till Finlands behörighet.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Luxemburg och Oslo den 16 och 21 juni 2011 ingångna biavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, som första part, Island, som andra part, och Konungariket Norge, som tredje part, om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part, till den del det hör till Finlands behörighet.

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

1.

Lag

om luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Luxemburg och Oslo den 16 och 21 juni 2011 ingångna luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part, gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som inte hör till området för lagstiftningen, och om tillämpningen av dessa bestämmelser innan överenskommelsen träder i kraft internationellt, utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att denna lag tillämpas innan fördraget träder i kraft internationellt.

2.

Lag

om biavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, som första part, Island, som andra part, och Konungariket Norge, som tredje part, om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Luxemburg och Oslo den 16 och 21 juni 2011 ingångna biavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, som första part, Island som andra part, och Konungariket Norge, som tredje part, om tillämpningen av luft-fartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part, gäl-ler som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som inte hör till om-rådet för lagstiftningen, och om tillämpningen av dessa bestämmelser innan överenskommelsen träder i kraft internationellt, utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att denna lag tillämpas innan fördraget träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 16 januari 2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

ANSLUTNINGSAVTALET

LUFTFARTSAVTAL

AMERIKAS FÖRENTA STATER (nedan kallade Förenta staterna),

som första part,

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,

MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

AIR TRANSPORT AGREEMENT

THE UNITED STATES OF AMERICA (hereinafter, 'the United States'),

of the first part;

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

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 LUXEMBOURG,

THE REPUBLIC OF HUNGARY,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

RP 106/2019 rd

REPUBLIKEN FINLAND,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

FÖRENADE KONUNGARIKET STOR-BRITANNIEN 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),

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

och

and

EUROPEISKA UNIONEN,

THE EUROPEAN UNION,

som andra part,

of the second part;

ISLAND,

ICELAND,

som tredje part, och

of the third part; and

KONUNGARIKET NORGE (nedan kallat Norge),

THE KINGDOM OF NORWAY (hereinafter, 'Norway'),

som fjärde part,

of the fourth part;

SOM ÖNSKAR främja ett internationellt luftfartssystem grundat på konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden, med minimal statlig inblandning och minimal reglering,

DESIRING to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av internationella lufttransportmöjligheter, även genom uppbyggnad av lufttransportnät som uppfyller passagerares och transportövers behov av praktiska lufttransporttjänster,

DESIRING to facilitate the expansion of international air transport opportunities, including through the development of air transportation networks to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transportation services;

SOM ÖNSKAR ge lufttrafikföretagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten konkurrenskraftiga priser och tjänster på öppna marknader,

DESIRING to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

SOM ÖNSKAR att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, ska gynnas av ett liberaliserat avtal,

DESIRING to have all sectors of the air transport industry, including airline workers, benefit in a liberalised agreement;

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga säkerhet och skydd för den internationella

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air

lufttransporten och som framhåller sin djupa oro över sådana dåd och hot mot luftfartsskyddet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, inverkar negativt på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila flygsäkerheten,

SOM BEAKTAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för under-tecknande i Chicago den 7 december 1944,

SOM KONSTATERAR att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetande och genomförande av internationell luftfartspolitik,

SOM BEAKTAR vikten av att skydda konsumenterna, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som under-tecknades i Montreal den 28 maj 1999,

SOM HAR FÖR AVSIKT att bygga vidare på den grund som lagts genom befintliga avtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetstagare och allmänheten på båda sidor av Atlanten,

SOM INSER betydelsen av att ge sina lufttrafikföretag förbättrat tillträde till globala kapitalmarknader för att stärka konkurrensen och främja målen i detta avtal,

SOM HAR FÖR AVSIKT att föregå med gott exempel på global nivå genom att främja liberaliseringen i denna viktiga sektor av ekonomin,

SOM KONSTATERAR att Europeiska unionen har 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

transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

RECOGNISING that government subsidies may adversely affect airline competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal May 28, 1999;

INTENDING to build upon the framework of existing agreements with the goal of opening access to markets and maximising benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic;

RECOGNISING the importance of enhancing the access of their airlines to global capital markets in order to strengthen competition and promote the objectives of this Agreement;

INTENDING to establish a precedent of global significance to promote the benefits of liberalisation in this crucial economic sector;

RECOGNISING that the European Union replaced and succeeded the European Community as a consequence of the entry into force on December 1, 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

RP 106/2019 rd

och alla hänvisningar till Europeiska gemenskapen i det luftfartsavtal som undertecknades av Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater den 25 och 30 april 2007 från och med den dagen gäller Europeiska unionen,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Definition

Med part avses Förenta staterna, Europeiska unionen och dess medlemsstater, Island eller Norge.

Artikel 2

Tillämpning av luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, och av bilagan till detta avtal

Bestämmelserna i luftfartsavtalet som undertecknades av Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater den 25 och den 30 april 2007 (nedan kallat luftfartsavtalet), ändrat genom protokollet om ändring av luftfartsavtalet som undertecknades av Amerikas förenta stater och Europeiska unionen och dess medlemsstater den 24 juni 2010 (nedan kallat protokollet), vilka härmed infogas genom hänvisning, ska gälla för alla parter i detta avtal, i enlighet med bilagan till detta avtal. Bestämmelserna i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska gälla för Island och Norge på samma sätt som om de vore medlemsstater i Europeiska unionen, så att Island och Norge omfattas av alla de rättigheter och skyldigheter som medlemsstaterna har enligt det avtalet. Bestämmelserna i bilagan till detta avtal utgör en integrerad del av detta avtal.

Artikel 3

Uppsägning eller avslutande av den provisoriska tillämpningen

the rights and obligations of, and all the references to the European Community in the Air Transport Agreement signed by the United States of America and the European Community and its Member States on April 25 and 30, 2007, apply to the European Union;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definition

‘Party’ means the United States, the European Union and its Member States, Iceland, or Norway.

Article 2

Application of the Air Transport Agreement as amended by the Protocol and the Annex to this Agreement

The provisions of the Air Transport Agreement signed by the United States of America and the European Community and its Member States on April 25 and 30, 2007 (hereinafter, ‘the Air Transport Agreement’), as amended by the Protocol to Amend the Air Transport Agreement signed by the United States of America and the European Union and its Member States on June 24, 2010 (hereinafter, ‘the Protocol’), which are hereby incorporated by reference, shall apply to all Parties to this Agreement, subject to the Annex to this Agreement. The provisions of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, shall apply to Iceland and Norway as though they were Member States of the European Union, so that Iceland and Norway shall have all of the rights and obligations of Member States under that agreement. The provisions of the Annex to this Agreement form an integral part of this Agreement.

Article 3

Termination or cessation of provisional application

1. Antingen Förenta staterna eller Europeiska unionen och dess medlemsstater kan när som helst säga upp avtalet eller avsluta den tillfälliga tillämpningen av avtalet i enlighet med artikel 5 genom att skriftligen via diplomatiska kanaler underrätta de övriga tre parterna om detta beslut.

En kopia av uppsägningen ska samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao). Detta avtal ska upphöra att gälla eller den provisoriska tillämpningen av detta avtal ska avslutas vid midnatt GMT vid utgången av den lata-trafiksäsong (International Air Transport Association) som löper ett år efter dagen för den skriftliga uppsägningen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan samtliga parter före utgången av denna period.

2. Antingen Island eller Norge kan när som helst säga upp avtalet eller avsluta den provisoriska tillämpningen av avtalet i enlighet med artikel 5 genom att skriftligen via diplomatiska kanaler underrätta övriga parter om detta beslut. En kopia av uppsägningen ska samtidigt skickas till Icao. En sådan uppsägning eller ett sådant avslutande av den provisoriska tillämpningen ska börja att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den lata-trafiksäsong som löper ett år efter datumet för den skriftliga uppsägningen, såvida inte uppsägningen genom överenskommelse återkallas av den part som utfärdat den skriftliga uppsägningen, Förenta staterna och Europeiska unionen och dess medlemsstater före utgången av denna period.

3. Antingen Förenta staterna eller Europeiska unionen och dess medlemsstater kan när som helst gentemot Island och Norge säga upp avtalet eller avsluta den tillfälliga tillämpningen av avtalet genom att skriftligen via diplomatiska kanaler underrätta Island och Norge om detta beslut. Kopior av denna uppsägning ska samtidigt skickas till övriga två parter i avtalet och till Icao. En sådan uppsägning eller ett sådant avslutande av den provisoriska tillämpning som gäller Island eller Norge ska börja att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den lata-trafiksäsong som lö-

1. Either the United States or the European Union and its Member States may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other three Parties of its decision to terminate this Agreement or to end this Agreement's provisional application under Article 5.

A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). This Agreement shall terminate, or provisional application of this Agreement shall end, at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of the written notification, unless the notice is withdrawn by agreement of all of the Parties before the end of this period.

2. Either Iceland or Norway may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Parties of its decision to withdraw from this Agreement or to end its provisional application of this Agreement under Article 5. A copy of the notice shall be sent simultaneously to ICAO. Such withdrawal or cessation of provisional application shall be effective at midnight GMT at the end of the IATA traffic season in effect one year following the date of written notification, unless the notice is withdrawn by agreement of the Party giving written notice, the United States, and the European Union and its Member States before the end of this period.

3. Either the United States or the European Union and its Member States may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to Iceland or Norway of its decision to terminate this Agreement or to end this Agreement's provisional application, with respect to Iceland or Norway. Copies of the notice shall be sent simultaneously to the other two Parties to this Agreement and to ICAO. Termination or cessation of provisional application with respect to Iceland or Norway shall be effective at midnight GMT at the end of the IATA traffic season in effect

RP 106/2019 rd

per ett år efter datumet för den skriftliga uppsägningen, såvida inte uppsägningen genom överenskommelse återkallas av Förenta staterna, Europeiska unionen och dess medlemsstater och den part som erhållit uppsägningen, före utgången av denna period.

4. Vid tillämpning av denna artikel ska diplomatiska noter till eller från Europeiska unionen och dess medlemsstater, allt efter omständigheterna sändas till eller från Europeiska unionen.

5. Om luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, sägs upp ska, utan hinder av bestämmelserna i denna artikel, detta avtal sägas upp samtidigt.

Artikel 4

Registrering hos Icao

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska registreras hos Icao av generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd.

Artikel 5

Provisorisk tillämpning

I avvaktan på detta avtals ikraftträdande är parterna överens om att, i den utsträckning det är möjligt enligt gällande nationell lagstiftning, tillämpa avtalet provisoriskt från och med dagen för undertecknandet. Om luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, sägs upp i enlighet med artikel 23 i detta, eller om den provisoriska tillämpningen upphör i enlighet med artikel 25 i det avtalet, eller den provisoriska tillämpningen upphör i enlighet med artikel 9 i protokollet, ska tillämpningen av det här avtalet upphöra samtidigt.

Artikel 6

Ikraftträdande

Detta avtal ska träda i kraft den dag som infaller senast av antingen

one year following the date of written notification, unless the notice is withdrawn by agreement of the United States, the European Union and its Member States, and the Party receiving the notice, before the end of this period.

4. For purposes of the diplomatic notes contemplated by this Article, 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.

5. Notwithstanding any other provision of this Article, if the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, is terminated, this Agreement shall terminate simultaneously.

Article 4

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with ICAO by the General Secretariat of the Council of the European Union.

Article 5

Provisional Application

Pending its entry into force, the Parties agree to provisionally apply this Agreement, to the extent permitted under applicable domestic law, from the date of signature. If the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, is terminated in accordance with Article 23 thereof, or its provisional application ceases in accordance with Article 25 of that agreement, or provisional application of the Protocol ceases in accordance with Article 9 of the Protocol, provisional application of this Agreement shall cease simultaneously.

Article 6

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the later of:

RP 106/2019 rd

1.	1.
dagen för luftfartsavtalets ikraftträdande,	the date of entry into force of the Air Transport Agreement;
2.	2.
dagen för protokollets ikraftträdande, och	the date of entry into force of the Protocol; and
3.	3.
en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för det här avtalets ikraftträdande har slutförts.	one month after the date of the last note of the exchanges of diplomatic notes among the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement 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 ikraftträdande av detta avtal har slutförts.	For the 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 Agreement have been completed.
TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.	IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.
Utfärdat i Luxemburg och Oslo den sextonde respektive den tjugoförsta juni 2011 i fyra exemplar.	Done at Luxembourg and Oslo, in quadruplicate, on the sixteenth and twenty-first of June 2011 respectively.
For the United States of America	For the United States of America
За Европейския съюз	За Европейския съюз
Por la Unión Europea	Por la Unión Europea
Za Evropskou unii	Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union	For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union	Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel	Euroopa Liidu nimel

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση

For the European Union

Pour l'Union européenne

Per l'Unione europea

Eiropas Savienības vārdā -

Europos Sąjungos vardu

Az Európai Unió részéről

Għall-Unjoni Ewropea

Voor de Europese Unie

W imieniu Unii Europejskiej

Pela União Europeia

Pentru Uniunea Europeană

Za Európsku úniu

Za Evropsko unijo

Euroopan unionin puolesta

För Europeiska unionen

Fyrir Ísland

For Kongeriket Norge

Voor het Koninkrijk België

Pour le Royaume de Belgique

Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση

For the European Union

Pour l'Union européenne

Per l'Unione europea

Eiropas Savienības vārdā -

Europos Sąjungos vardu

Az Európai Unió részéről

Għall-Unjoni Ewropea

Voor de Europese Unie

W imieniu Unii Europejskiej

Pela União Europeia

Pentru Uniunea Europeană

Za Európsku úniu

Za Evropsko unijo

Euroopan unionin puolesta

För Europeiska unionen

Fyrir Ísland

For Kongeriket Norge

Voor het Koninkrijk België

Pour le Royaume de Belgique

Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

RP 106/2019 rd

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wal-lonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann

For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā -

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A Magyar Köztársaság részéről

Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wal-lonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann

For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā -

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A Magyar Köztársaság részéről

Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

RP 106/2019 rd

Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland

GEMENSAM FÖRKLARING

Företrädare för Amerikas förenta stater, Europeiska unionen och dess medlemsstater, Island och Konungariket Norge har bekräftat att texten till luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part (nedan kallat avtalet) ska bestyrkas i de övriga språkversionerna, antingen innan avtalet undertecknas, genom skriftväxling eller efter det att avtalet har undertecknats, genom beslut i den gemensamma kommittén.

Denna gemensamma förklaring ska utgöra en integrerad del av avtalet.

Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland

JOINT DECLARATION

Representatives of the United States of America, the European Union and its Member States, Iceland, and the Kingdom of Norway confirmed that the text of the Air Transport Agreement between the United States of America, of the first part, the European Union and its Member States, of the second part, Iceland, of the third part, and the Kingdom of Norway, of the fourth part ("the Agreement"), is to be authenticated in other languages, as provided either, before signature of the Agreement, by Exchanges of Letters or, after signature of the Agreement, by decision of the Joint Committee.

This Joint Declaration is an integral part of the Agreement.

For the United States of America

For the European Union and its Member
States

For Iceland

For the Kingdom of Norway

BIAVTAL

mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, som första part, Island, som andra part, och Konungariket Norge, som tredje part, om tillämpningen av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater, som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde par

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,
MALTA,
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,
REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRIANNIEN OCH NORDIRLAND,

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 första part,

ISLAND,

som andra part,

och

KONUNGARIKET NORGE (nedan kallat Norge),

som tredje part,

SOM NOTERAR att Europeiska kommissionen på Europeiska unionens och medlemsstaternas vägnar har förhandlat fram ett luftfartsavtal med Amerikas förenta stater, i enlighet med rådets beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar,

SOM BEAKTAR att luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater (nedan kallat luftfartsavtalet) paraferades den 2 mars 2007, undertecknades i Bryssel den 25 april 2007 och i Washington D.C. den 30 april 2007 och tillämpas provisoriskt från den 30 mars 2008,

SOM BEAKTAR att luftfartsavtalet har ändrats genom protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska unionen och dess medlemsstater (nedan kallat protokollet), som paraferades den 25 mars 2010 och undertecknades i Luxemburg den 24 juni 2010,

SOM BEAKTAR att Island och Norge, som genom avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är fullvärdiga medlemmar av den europeiska luftfartsmarknaden, har anslutit sig till luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, genom ett avtal mellan Amerikas förenta stater,

RP 106/2019 rd

som första part, Europeiska unionen och dess medlemsstater, som andra part, Island, som tredje part, och Konungariket Norge, som fjärde part (nedan kallat avtalet), ingånget samma dag, vari luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ingår,

SOM ERKÄNNER att det är nödvändigt att fastställa förfaranden för att i tillämpliga fall besluta om hur åtgärder ska vidtas i enlighet med artikel 21.5 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet,

SOM ERKÄNNER att det också är nödvändigt att fastställa förfaranden för Norges och Islands deltagande i den gemensamma kommitté som inrättas genom artikel 18 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, och i de skiljeförfaranden som föreskrivs i artikel 19 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet; förfarandena bör garantera det nödvändiga samarbetet, informationsflödet och samrådet före den gemensamma kommitténs möten samt genomförandet av vissa av luftfartsavtalets, ändrat genom protokollet, bestämmelser, bland annat om luftfartsskydd, luftfartssäkerhet, beviljande och återkallande av trafikkörtligheter och statliga stöd,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Underrättelse

Om Europeiska unionen och dess medlemsstater beslutar att säga upp avtalet i enlighet med artikel 3 i avtalet eller att avbryta den provisoriska tillämpningen eller att återkalla sådana uppsägningar, ska kommissionen, innan Amerikas förenta stater underrättas via diplomatiska kanaler, omedelbart underrätta Island och Norge om detta beslut. Island och/eller Norge ska likaledes omedelbart underrätta kommissionen om varje sådant beslut.

Artikel 2

Tillfälligt upphävande av trafikkörtligheter

Ett beslut om att inte tillåta den andra partens lufttrafikföretag att öka turtätheten eller gå in på nya marknader inom ramen för luftfartsavtalet och om att underrätta Amerikas förenta stater om detta eller om att upphäva ett sådant beslut, vilket fattas i enlighet med artikel 21.5 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska antas av rådet på Europeiska unionens och medlemsstaternas vägnar med enhällighet i enlighet med tillämpliga bestämmelser i fördraget och av Island och Norge. Rådets ordförande ska sedan på Europeiska unionens och medlemsstaternas, Islands och Norges vägnar underrätta Amerikas förenta stater om varje sådant beslut.

Artikel 3

Gemensam kommitté

1. Europeiska unionen, medlemsstaterna, Island och Norge ska i den gemensamma kommitté som inrättas i enlighet med artikel 18 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, företrädas av före-trädare för kommissionen, medlemsstaterna, Island och Norge.

2. Europeiska unionens, medlemsstaternas, Islands och Norges ståndpunkt inom gemensamma kommittén ska läggas fram av kommissionen, utom för områden som inom EU uteslutande ligger inom medlemsstaternas behörighetsområde, då ståndpunkten ska läggas fram av rådets ordförandeskap eller av kommissionen, Island och Norge, beroende på omständigheterna.

RP 106/2019 rd

3. I frågor som omfattas av artikel 14 eller 20 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, och frågor där något beslut med rättslig verkan inte krävs, ska Islands och Norges ståndpunkt inom gemensamma kommittén antas av kommissionen i samförstånd med Island och Norge.

4. Vad avser andra beslut som fattas av den gemensamma kommittén i frågor som omfattas av tillämpningsområdet för förordningar och direktiv som är inkluderade i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ska Islands och Norges ståndpunkt antas av Island och Norge på förslag av kommissionen.

5. Vad avser andra beslut som fattas av den gemensamma kommittén i frågor som faller utanför tillämpningsområdet för förordningar och direktiv som är inkluderade i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ska Islands och Norges ståndpunkt antas av Island och Norge i samförstånd med kommissionen.

6. Kommissionen ska vidta de åtgärder som krävs för att se till att Island och Norge fullt ut deltar i alla möten med medlemsstaterna som behandlar samordning, samråd och beslut samt ges tillgång till sådan information som krävs för förberedelserna inför mötena i den gemensamma kommittén.

Artikel 4

Skiljeförfarande

1. Kommissionen ska företräda Europeiska unionen, medlemsstaterna, Island och Norge i skiljeförfaranden som genomförs i enlighet med artikel 19 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet.

2. Kommissionen ska i tillämpliga fall vidta åtgärder för att se till att Island och Norge deltar i förberedelserna och samordningen av skiljedomsförfaranden.

3. Om rådet beslutar att upphäva förmåner i enlighet med artikel 19.7 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska Island och Norge underrättas om detta beslut. Island och/eller Norge ska lika-ledes informera kommissionen om varje sådant beslut.

4. Beslut om andra åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 19 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, i frågor som inom EU faller inom unionens behörighetsområde ska fattas av kommissionen, biträdd av en särskild kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna utsedda av rådet samt av företrädare för Island och Norge.

Artikel 5

Informationsutbyte

1. Island och Norge ska omedelbart informera kommissionen om varje beslut om att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa sådana bemyndiganden för ett amerikanskt lufttrafikföretag som de har antagit i enlighet med artiklarna 4 och 5 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet. Kommissionen ska likaledes omedelbart informera Island och Norge om varje sådant beslut som fattas av medlemsstaterna.

RP 106/2019 rd

2. Island och Norge ska omedelbart informera kommissionen om varje begäran eller underrättelse som de gör eller tar emot i enlighet med artikel 8 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet. Kommissionen ska likaledes omedelbart informera Island och Norge om varje sådan begäran eller underrättelse som görs eller tas emot av medlemsstaterna.

3. Island och Norge ska omedelbart informera kommissionen om varje begäran eller underrättelse som de gör eller tar emot i enlighet med artikel 9 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet. Kommissionen ska likaledes omedelbart informera Island och Norge om varje sådan begäran eller underrättelse som görs eller tas emot av medlemsstaterna.

Artikel 6

Statliga subventioner och stöd

1. Om Island eller Norge anser att ett statligt organ på Amerikas förenta stater territorium ger eller överväger att ge en subvention eller ett stöd som kommer att få sådana skadliga effekter för konkurrensen som avses i artikel 14.2 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska den uppmärksamma kommissionen på detta. Om en medlemsstat uppmärksammar kommissionen på ett likvärdigt förhållande, ska kommissionen likaledes uppmärksamma Island och Norge på detta.

2. Kommissionen, Island och Norge får kontakta ett sådant organ eller begära att den gemensamma kommitté som inrättas i enlighet med artikel 18 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, anordnar ett möte.

3. Om kommissionen, Island eller Norge kontaktas av Amerikas förenta stater i enlighet med artikel 14.3 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska de omedelbart informera varandra om detta.

Artikel 7

Uppsägning eller avslutande av den provisoriska tillämpningen

1. En part får när som helst, skriftligen via diplomatiska kanaler, underrätta de andra parterna om sitt beslut att säga upp detta biavtal eller avsluta dess provisoriska tillämpning. Detta biavtal ska upphöra att gälla eller att provisoriskt tillämpas vid midnatt GMT sex månader efter dagen för den skriftliga underrättelsen om uppsägningen eller avslutandet av den provisoriska tillämpningen, såvida inte underrättelsen genom överenskommelse mellan parterna återkallas före utgången av denna period.

2. Om avtalet sägs upp eller den provisoriska tillämpningen avslutas, ska biavtalet samtidigt upphöra att gälla eller att provisoriskt tillämpas, utan hinder av vad som sägs i andra bestämmelser i denna artikel.

Artikel 8

Provisorisk tillämpning

I avvaktan på ikraftträdande enligt artikel 9 ska parterna enas om att, i den utsträckning det är möjligt enligt tillämplig nationell lagstiftning, provisoriskt tillämpa detta biavtal från och med dagen för undertecknandet av detta biavtal eller från och med det datum som avses i artikel 5 i avtalet, beroende på vilket som inträffar senast.

Artikel 9

Ikraftträdande

Detta biavtal ska träda i kraft antingen a) en månad efter dagen för den sista notutväxlingen mellan parterna där det bekräftas att alla förfaranden som krävs för biavtalets ikraftträdande har slut-förts eller b) från dagen för ikraftträdandet av avtalet, beroende på vilket som inträffar senast.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta biavtal.

Utfärdat i Luxemburg och Oslo den 16 respektive den 21 juni 2011 i tre exemplar på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, isländska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, norska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska och ungerska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

За Европейския съюз

Por la Unión Europea

Za Evropskou unii

For Den Europæiske Union

Für die Europäische Union

Euroopa Liidu nimel

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση

For the European Union

Pour l'Union européenne

Per l'Unione europea

Eiropas Savienības vārdā –

Europos Sąjungos vardu

Az Európai Unió részéről

Għall-Unjoni Ewropea

Voor de Europese Unie

W imieniu Unii Europejskiej

Pela União Europeia

Pentru Uniunea Europeană

Za Európsku úniu

Za Evropsko unijo

Euroopan unionin puolesta

För Europeiska unionen

Fyrir Ísland

For Kongeriket Norge

Voor het Koninkrijk België

Pour le Royaume de Belgique

Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Brux-elles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt

За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann

For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvos Respublikos vardu

RP 106/2019 rd

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A Magyar Köztársaság részéről

Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

BILAGA

Särskilda bestämmelser som gäller för Island och Norge

Bestämmelserna i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska ändras på följande sätt och gälla för alla parter i avtalet. Bestämmelserna i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska gälla för Island och Norge på samma sätt som om de vore medlemsstater i Europeiska unionen, så att Island och Norge därmed omfattas av alla de rättigheter och skyldigheter som medlemsstaterna har enligt det avtalet med följande förbehåll:

1.

Artikel 1.9 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska ha följande lydelse:

”territorium: i fråga om Förenta staterna avser territorium Förenta staternas land- och sjöterritorium; i fråga om Europeiska unionen och dess medlemsstater avser territorium det land- och sjöterritorium på vilket avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet tillämpas, enligt de villkor som fastställs i det avtalet eller i eventuella efterföljande instrument, med undantag för de land- och sjöterritorier som lyder under Furstendömet Liechtensteins överhöghet eller jurisdiktion. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av Europeiska unionens luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba antagna ministeruttalandet

ANNEX

Specific provisions with respect to Iceland and Norway

The provisions of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, modified as follows, shall apply to all Parties to this Agreement. The provisions of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, shall apply to Iceland and Norway as though they were Member States of the European Union, so that Iceland and Norway shall have all of the rights and obligations of Member States under that agreement, subject to the following:

1.

Paragraph 9 of Article 1 of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, shall read as follows:

“Territory” means, for the United States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea under its sovereignty or jurisdiction, and, for the European Union and its Member States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Agreement on the European Economic Area is applied and under the conditions laid down in that agreement and any successor instrument, with the exception of the land areas and internal waters under the sovereignty or jurisdiction of the Principality of Liechtenstein; application of this Agreement to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated, and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from European Union aviation measures existing as at 18 September

RP 106/2019 rd

- den 18 september 2006 om Gibraltars flygplats.”
- 2006 as between Member States, in accordance with the Ministerial statement on Gibraltar Airport agreed in Córdoba on 18 September 2006; and’.
- 2.
- 2.
- Artiklarna 23-26 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska inte gälla för Island och Norge.
- Articles 23 to 26 of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, shall not apply to Iceland and Norway.
- 3.
- 3.
- Artiklarna 9 och 10 i protokollet ska inte gälla för Island och Norge.
- Articles 9 and 10 of the Protocol shall not apply to Iceland and Norway.
- 4.
- 4.
- Följande ska läggas till i avsnitt 1 i bilaga 1 till luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet:
- The following shall be added to Section 1 of Annex 1 of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol:
- ”w)
- ‘w.
- Island: Luftfartsavtal, undertecknat i Washington den 14 juni 1995; ändrat den 1 mars 2002 genom notväxling, ändrat den 14 augusti 2006 och den 9 mars 2007 genom notväxling.
- Iceland: Air Transport Agreement, signed at Washington June 14, 1995; amended March 1, 2002 by exchange of notes; amended August 14, 2006 and March 9, 2007 by exchange of notes.
- x)
- x.
- Konungariket Norge: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 6 oktober 1945; ändrad den 6 augusti 1954 genom notväxling, ändrad den 16 juni 1995 genom notväxling.”
- The Kingdom of Norway: Agreement relating to Air Transport Services effected by exchange of notes at Washington, October 6, 1945; amended August 6, 1954 by exchange of notes; amended June 16, 1995 by exchange of notes.’.
- 5.
- 5.
- Texten i avsnitt 2 i bilaga 1 till luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska ha följande lydelse:
- The text of Section 2 of Annex 1 of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, shall read as follows:
- ”Utan hinder av vad som sägs i avsnitt 1 i denna bilaga ska, för områden som inte omfattas av definitionen av territorium i artikel 1 i detta avtal, överenskommelserna i avsnitt 1e (Danmark–Förenta staterna), 1g (Frankrike–
- ‘Notwithstanding Section 1 of this Annex, for areas that are not encompassed within the definition of ‘territory’ in Article 1 of this Agreement, the agreements in paragraphs (e) (Denmark-United States), (g) (France-United

Förenta staterna) och 1v (Förenade kungariket–Förenta staterna) samt 1x (Norge–Förenta staterna) fortsätta att gälla med de villkor som är fastställda i dem.”

6.

Texten i avsnitt 3 i bilaga 1 till luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska ha följande lydelse:

”Utan hinder av vad som sägs i artikel 3 i avtalet får Förenta staternas lufttrafikföretag inte bedriva rena frakttjänster – som inte ingår i tjänster som betjänar Förenta staterna – till eller från punkter i medlemsstaterna, med undantag av punkter i Republiken Tjeckien, Republiken Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Storhertigdömet Luxemburg, Republiken Malta, Republiken Polen, Republiken Portugal, Republiken Slovakien, Island och Konungariket Norge.”

7.

Följande mening ska läggas till i slutet av artikel 3 i bilaga 2 till luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet:

”För Island och Norge innefattar detta, men är inte begränsat till, artiklarna 53, 54 och 55 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Europeiska unionens förordningar om genomförande av artiklarna 101, 102 och 105 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt i deras lydelse enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, samt alla efterföljande ändringar.”

8.

Artikel 21.4 i luftfartsavtalet, ändrat genom protokollet, ska gälla för Island och Norge i den mån som Europeiska unionens relevanta lagar och förordningar har införlivats i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, i enlighet med eventuella ändringar som anges där. De rättigheter som föreskrivs i artikel 21.4 a och 21.4 b i luftfartsavtalet, ändrat

States), (v) (United Kingdom-United States), and (x) (Norway-United States) of that section shall continue to apply, according to their terms.’

6.

The text of Section 3 of Annex 1 of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, shall read as follows:

‘Notwithstanding Article 3 of this Agreement, U.S. airlines shall not have the right to provide all-cargo services, that are not part of a service that serves the United States, to or from points in the Member States, except to or from points in the Czech Republic, the French Republic, the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg, Malta, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, the Slovak Republic, Iceland, and the Kingdom of Norway.’

7.

The following sentence shall be added at the end of Article 3 of Annex 2 of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol:

‘For Iceland and Norway, this includes, but is not limited to, Articles 53, 54, and 55 of the Agreement on the European Economic Area and the European Union Regulations implementing Articles 101, 102 and 105 of the Treaty on the Functioning of the European Union as incorporated into the Agreement on the European Economic Area, as well as any amendments thereto.’

8.

Paragraph 4 of Article 21 of the Air Transport Agreement, as amended by the Protocol, shall apply to Iceland and Norway to the extent that the relevant laws and regulations of the European Union are incorporated into the Agreement on the European Economic Area, in accordance with any adaptations thereby

RP 106/2019 rd

genom protokollet, ska kunna åberopas av Island eller Norge endast om Island respektive Norge, när det gäller införande av bullerbase-
rade verksamhetsbegränsningar, enligt Euro-
peiska unionens relevanta lagar och förord-
ningar i deras lydelse enligt avtalet om Euro-
peiska ekonomiska samarbetsområdet, omfat-
tas av tillsyn som överensstämmer med den
som föreskrivs i artikel 21.4 i luftfartsavtalet,
ändrat genom protokollet.

stipulated. The rights provided for in subpara-
graphs 4(a) and 4(b) of Article 21 of the Air
Transport Agreement, as amended by the Pro-
tocol, shall only be available to Iceland or
Norway if, with respect to the imposition of
noise-based operating restrictions, Iceland or
Norway, respectively, is subject, under the
relevant laws and regulations of the European
Union as incorporated into the Agreement on
the European Economic Area, to oversight
that is comparable to that provided for in pa-
graph 4 of Article 21 of the Air Transport
Agreement, as amended by the Protocol.