



Bruxelles, den 27. maj 2021  
(OR. en)

9162/21

---

---

Interinstitutionel sag:  
2020/0264(COD)  
2013/0186(COD)

---

---

AVIATION 134  
CODEC 772  
IA 101

## RAPPORT

---

fra: Generalsekretariatet for Rådet  
til: Rådet

---

Tidl. dok. nr.: ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3  
Komm. dok. nr.: ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20

---

Vedr.: Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning)  
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs evne til at fungere som præstationsvurderingsorgan for det fælles europæiske luftrum  
– Generel indstilling

---

### 1. INDLEDNING

1. Den 22. september 2020 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum<sup>1</sup> i form af en omarbejdning (i det følgende benævnt "det ændrede omarbejdede forslag") samt et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs evne til at fungere som præstationsvurderingsorgan for det fælles europæiske luftrum<sup>2</sup> (i det følgende benævnt "EASA-forslaget").

---

<sup>1</sup> Dok. ST 10840/21 + ADD 1.

<sup>2</sup> 10841/21 + COR 1.

2. Formålet med initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum er gennem en reform af luftfartstjenesteb Branchen at forbedre den samlede effektivitet i den måde, det europæiske luftrum er organiseret og styret på. Hovedformålet med Kommissionens fremlæggelse af revisionen er i lyset af de indhøstede erfaringer at ajourføre og omarbejde den nuværende lovgivning om det fælles europæiske luftrum.
3. Kommissionen vedtog et første omarbejdet forslag om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum i 2013<sup>3</sup>. Selv om de oprindelige mål og principper i dette forslag fortsat er de samme, fokuserer det ændrede omarbejdede forslag specifikt på at fremskynde tilpasningen af luftfartstjenesterne i lyset af disse principper og mål.
4. Et element i de ændringer, der blev foreslået i denne forbindelse, bestod i at oprette en funktion med et permanent præstationsvurderingsorgan i Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA's) regi. De nødvendige foranstaltninger med henblik herpå krævede, at der blev foretaget adskillige ændringer af forordning (EU) 2018/1139.

## **2. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER**

5. Europa-Parlamentet udpegede i sin 7. valgperiode Transport- og Turismeudvalget (TRAN) til korresponderende udvalg for omarbejdning forslaget om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og Marian-Jean Marinescu (PPE, RO) til ordfører. Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning til dette forslag. Efter Kommissionens forelæggelse af det ændrede forslag til omarbejdning drøfter Europa-Parlamentet igen forslaget i TRAN som forberedelse til forhandlingerne med Rådet. Marian-Jean Marinescu blev bekræftet som ordfører for sagen igen i den 9. valgperiode. Europa-Parlamentet forventes at ajourføre sin førstebehandlingsholdning den 17. juni 2021.
6. Desuden blev Bogusław Liberadzki (SD, PL) udpeget til ordfører for EASA-forslaget i Europa-Parlamentets 9. valgperiode. Europa-Parlamentet drøfter dette forslag i TRAN og forventes at fastlægge sin førstebehandlingsholdning i de kommende måneder.

---

<sup>3</sup> ST 11501/2013.

7. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om begge forslag den 2. december 2020, mens Regionsudvalget besluttede ikke at afgive udtalelse.
8. Det spanske parlament, det maltesiske parlament og den italienske Republiks Senat har vedtaget udtalelser om anvendelsen af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet for så vidt angår det ændrede omarbejdede forslag.
9. Den italienske Republiks Senat og det spanske parlament har afgivet en udtalelse om anvendelsen af nærhedsprincippet for så vidt angår EASA-forslaget.

### 3. ARBEJDET I RÅDET

10. Luftfartsgruppen indledte sit arbejde med de to forslag på uformelle videokonferencer mellem medlemmerne i oktober 2020 med en generel fremlæggelse af forslagene. Forslagene har konsekvent været på dagsordenen siden da og i alt 23 gange.
11. Medlemmerne af Rådet (TTE, transport) havde på videokonferencen den 8. december 2020 en tidlig orienterende debat med henblik på retningslinjer for de efterfølgende drøftelser i de forberedende organer<sup>4</sup>.
12. Forslagene var ikke ledsaget af en konsekvensanalyse. Kommissionens opfattelse er, at den konsekvensanalyse, der blev foretaget i 2013 af det oprindelige omarbejdede forslag, stadig er relevant, og den har suppleret den med et arbejdsdokument sine tjenestegrene<sup>5</sup>. De delegerede har udtrykt betænkeligheder ved den manglende begrundelse og cost-benefit-analyse for en række af de nye foranstaltninger, som Kommissionen har foreslået, navnlig oprettelsen af præstationsvurderingsorganet (PRB), en fælles enhedsrate for afgifter og den obligatoriske tilpasning af afgifter på EU-plan.

---

<sup>4</sup> ST 12611/20.

<sup>5</sup> ST 11020/20.

13. Med hensyn til det ændrede omarbejdede forslag støtter medlemmerne af Luftfartsgruppen fuldt ud de overordnede mål for SES. De delegerede har imidlertid sat spørgsmålstegn ved proportionaliteten og effektiviteten af nogle af de foreslåede ændringer og deres forlidelighed med medlemsstaternes suveræne rettigheder og ansvarsområder i deres luftrum.

Medlemmerne af Luftfartsgruppen har behandlet en række spørgsmål vedrørende Kommissionens forslag og har udarbejdet følgende alternative løsninger:

- De nationale tilsynsmyndigheder skal være uafhængige af luftfartstjenesteudøvere, samtidig med at medlemsstaterne får fleksibilitet til at organisere tilsynsfunktioner med økonomi og sikkerhed i samme administrative enheds regi.
- Udøvelsen af luftfartstjenester i EU er betinget af besiddelse af et unikt certifikat, der omfatter krav om økonomisk ansvar og forsikring, og som er medtaget i udkastet til EASA-forordning.
- Lufttrafiktjenesteudøvere kan på markedsvilkår anskaffe luftfartstjenester, såsom kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester, luftfartsinformationstjenester, meteorologiske luftfartstjenester samt ATM-datatjenester, og lufthavne kan på markedsvilkår anskaffe tårn- og indflyvningskontroltjenester.
- Medlemsstaterne er fortsat ansvarlige for præstationsplanlægningsprocessen, mens Kommissionen kontrollerer, at præstationsplanerne er i overensstemmelse med EU-dækkende præstationsmål.
- Afgifterne fastsættes i overensstemmelse med Eurocontrol-principperne, og for at undgå indvirkninger på de nationale budgetter er tilsynsomkostningerne fortsat støtteberettigede i henhold til afgiftsordningen. Medlemsstaterne fastsætter enhedsraterne efter verificering ved Kommissionen.
- De miljømæssige fordele ved en obligatorisk tilpasning af afgifterne på europæisk plan er ikke blevet påvist og rejser en række grundlæggende juridiske, økonomiske og tekniske spørgsmål, navnlig med hensyn til omfordelingen af indtægter inden for EU og indvirkningen på konkurrencen i forhold til tredjelands luftfartstjenesteudøvere. Tilpasning af afgifterne ved medlemsstaterne er mulig, men gennemførelse heraf på EU-plan kræver en feasibilityundersøgelse.

14. Med hensyn til EASA-forslaget anførte et stort flertal af delegationerne meget klart fra begyndelsen, at de foretrak, at præstationsvurderingsorganet (PRB) får en rådgivende rolle, og at denne ikke skal ligge i EASA's struktur. Dette har medført betydelige ændringer af forslaget. Desuden har formandskabet også ændret det økonomiske certifikat, som Kommissionen foreslog i det ændrede omarbejdede forslag, til en række økonomiske krav, som er medtaget i udkastet til den ændrede EASA-grundforordning.
15. Den 5. maj 2021 gav De Faste Repræsentanters Komité yderligere vejledning om fire udestående spørgsmål vedrørende især liberaliseringen af visse luftfartstjenester og præstationsvurderingsorganets rolle<sup>6</sup>:
- Indkøb på markedsvilkår af visse luftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester kræver fortsat medlemsstaternes tilladelse.
  - Luftfartstjenesteudøvere, der konkurrerer om eller deltager i udøvelsen af luftfartstjenester eller tårn- og indflyvningskontroltjenester på markedsvilkår, behøver ikke at placere aktiviteterne i forbindelse med disse tjenester i en forretningsenhed, der opererer uafhængigt. De skal dog sikre regnskabsmæssig adskillelse og gennemsigtighed.
  - Udøvere af luftfartstjenester eller tårn- og indflyvningskontroltjenester på markedsvilkår skal have deres hovedforretningssted på en medlemsstats område og være 50 % ejet og effektivt kontrolleret af medlemsstater eller statsborgere i medlemsstaterne. Der var dog støtte til en undtagelse for certificerede udbydere af globale satellittjenester, der allerede opererer i EU.
  - Præstationsvurderingsorganet bevarer sin rådgivende rolle og påtager sig ikke en regulerende rolle som foreslået i det ændrede omarbejdede forslag. Desuden lagde medlemsstaterne sig ikke endeligt fast på, inden for hvilken enhed den skulle oprettes, eller om den skulle oprettes uafhængigt.
16. Efter denne drøftelse vendte formandskabet tilbage til det forberedende organ, der var genstand for yderligere to drøftelser om de sidste udestående spørgsmål.

---

<sup>6</sup> Dok. 8030/21 + ADD 1 og ADD 2.

17. Den 26. maj 2021 forelagde formandskabet en kompromistekst for De Faste Repræsentanternes Komité for at løse de sidste udestående spørgsmål:

- Med hensyn til udpegelsen af lufttrafiktjenesteudøvere er medlemsstaternes mulighed for at stille betingelser for ejerskab og kontrol ved egne statsborgere samt etablering og anvendelse af faciliteter på deres område begrænset til tilfælde, hvor anvendelsen af sådanne betingelser ikke vil medføre en ubegrundet hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser eller etableringsfriheden.
- For så vidt angår kravene om, at luftfartstjenesteudøvere, der er udvalgt eller udpeget efter en udbudsprocedure, skal have deres hovedforretningssted på en medlemsstats område og være 50 % ejet og effektivt kontrolleret af medlemsstater eller statsborgere i medlemsstater, indrømmes der kun dispensation til certificerede udbydere af globale satellittjenester, der allerede er certificeret til at operere i EU.
- Sikkerheds- og miljøhensyn bør have forrang ved vurderingen af lufttrafiktjenesteudøveres præstationer.
- Netadministratorens roller og opgaver er klart og udtømmende beskrevet. Netadministratoren skal træffe afgørelse ved en samarbejdsbaseret beslutningsproces, der inddrager de relevante interessenter. Medlemsstaterne inddrages i beslutningsprocessen med hensyn til afgørelser af strategisk betydning og/eller spørgsmål, der vedrører deres suverænitet. Netadministrationsorganets rolle præciseres også.

18. Et bredt flertal af delegationerne tog ordet for at rose formandskabets arbejde og understrege den fine balance i det foreslåede kompromis, som afspejler de fleste medlemsstaters ønsker og holdninger. På grundlag af delegationernes bemærkninger foreslog formandskabet at foretage følgende yderligere ændringer af kompromisteksterne:

- En ny betragtning præciserer, at den ændrede omarbejdede forordning ikke kræver certificering af signaler fra globale satellitnavigationssystemer (GNSS).
- Betragtning 43 ændres for navnlig at understrege behovet for at høre faglige personaleorganisationer.

- Der vil blive indsat et nyt stk. 2a i artikel 17 for at give mulighed for at suspendere præstationsordningen i tilfælde af en netkrise.
- Henvisningen til netadministratoren og netadministrationsorganet med henblik på gennemførelsen af netfunktionerne udgår af artikel 26, stk. 4.
- Henvisningerne til "udpegede MET-udbydere" udgår af artikel 10, stk. 3, litra h), artikel 10, stk. 4, artikel 13, stk. 1, artikel 13, stk. 3, litra c), artikel 13b, stk. 2, 2a og 2b samt af betragtning 22 og 25a. Artikel 8, stk. 5, ændres i overensstemmelse hermed.

19. De Faste Repræsentanternes Komité har bekræftet det opnåede kompromis.

20. Kommissionen forbeholder sig sin holdning for så vidt angår kompromisforslagene, så længe forhandlingerne med Europa-Parlamentet pågår.

#### 4. **KONKLUSIONER**

21. På baggrund af ovenstående opfordres Rådet til på samlingen den 3. juni 2021 at drøfte teksterne i dok. 9162/21 ADD 1 og ADD2 og til at vedtage en generel indstilling til forslagene.