



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 28. november 2016
(OR. en, de, es)

**Interinstitutionel sag:
2015/0277 (COD)**

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

**AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité (1. afdeling)
Tidl. dok. nr.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Komm. dok. nr.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 216/2008 – Generel indstilling

Vedlagt følger til delegationerne en revideret udgave af de erklæringer, som BE, DE, ES, UK og Kommissionen fremsatte på mødet i Coreper den 16. november 2016, til optagelse i Corepers/Rådets protokol.

A. Artikel 123, stk. 2-4: Ændringer af forordning (EF) nr. 1008/2008

"BE støtter ganske vist den hensigt om afklaring, der ligger i forslaget til artikel 123 i revisionen af grundforordningen, for at gøre forordning (EF) nr. 1008/2008 mere forståelig, hvad angår operation af et luftfartøj, der er registreret i et tredjeland. Men i betragtning af de for strenge krav, der pålægges de europæiske ansøgere, og den ekstra arbejdsbyrde for medlemsstaternes nationale luftfartsmyndigheder i tilfælde af kompleks og uigennemførlig godkendelse af en aftale om wet lease-in af et luftfartøj tilhørende en tredjelandsoperatør som fastsat i de gældende gennemførelsesbestemmelser OPS i forordning (EU) nr. 965/2012 ORO.AOC.110, litra c), nr. 2), "Leasingaftaler", foreslår BE, at en aftale om wet lease-in af et luftfartøj tilhørende en tredjelandsoperatør kun behandles og vurderes af en national luftfartsmyndighed, når der er indgået en international aftale mellem Unionen og det pågældende tredjeland. **BE noterer sig Kommissionens forklaring om, at foranstaltningerne i artikel 57, stk. 1, litra b), kan omfatte accept af tredjelandes certifikater og anden relevant dokumentation med henblik på wet lease, der involverer luftfartsselskaber fra tredjelande.**"

B. Bilag I: Luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 3, litra d)

BE støtter ikke følgende specifikke ændringer af bilag I: e) MTOM på 350 kg/500 kg for landflyvemaskine og f) helikoptere sammen med gyroplaner, jf. Rådets ref. dok.: 13505/16 ADD 2 af 9. november 2016 (BE var imod indsættelsen af gyroplaner med en MTOM på 560 kg i det gældende bilag II til forordning (EF) 216/2008).

Der findes overhovedet ingen objektiv velbegrundet konsekvensanalyse med hensyn til sikkerhed (dette er i strid med betragtning 1, 3 og 4), der kan understøtte denne ændring, som oprindeligt blev foreslået af fire medlemsstater uden nogen sikkerhedsmæssig merværdi. Endvidere vil denne ændring have en negativ indvirkning i form af en stigende arbejdsbyrde for de nationale luftfartsmyndigheder, en negativ indflydelse på lige vilkår i EU med gennemførelsen af 28 forskellige nationale forskrifter og en negativ indvirkning på passagerers overlevelsesmuligheder i tilfælde af ulykke eller hård landing. ... I henhold til henholdsvis det fastsatte princip om "erklæring" og artikel 2, stk. 4, litra a), findes der i grundforordningen et redskab, hvormed en medlemsstat kan acceptere en erklæring eller anmode EASA om at certificere et luftfartøj på over 450 kg på grundlag af de gældende gennemførelsesbestemmelser CS-VLA eller CS-LSA, og den nye artikel 126, artikel 2, litra a), (som BE støtter) fastlægger en ajourføring af disse gennemførelsesbestemmelser for så vidt angår sports- og fritidsregler inden to år efter forordningens ikrafttræden. Hvad angår helikoptere/gyroplaner, skal det bemærkes, at de respektive flyveteknikker er forskellige, og derfor bør disse to typer luftfartøjer ikke tilpasses indbyrdes i forordningen.

BE støtter den konsoliderede udgave af bilag I i Rådets dok. 13219/16 ADD 1 REV 1 (AVIATION 206, CODEC 1435, RELEX 835) af 28. oktober 2016 (interinstitutionel sag: 2015/0277 (COD)): e) MTOM på 300 kg/450 kg for landflyvemaskine/helikopter/motordrevet faldskærm/motorsvævefly, f) gyroplaner 560 kg."

* * *

Erklæring fra Forbundsrepublikken Tyskland til optagelse i Rådets protokol

i anledning af samlingen i TTE-Rådet den 1. december 2016 om forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

I princippet ser forbundsregeringen positivt på sigtet med forslaget til forordning og de hidtidige fremskridt i forhandlingerne. Det gælder både bestemmelsernes større relevans og dermed en forbedring af den økonomiske effektivitet i bedrifter og virksomheder og forbedringen af luftfartssikkerheden i Europa.

Ligesom tidligere i forbindelse med andre EU-agenturer afviser forbundsregeringen imidlertid muligheden i artikel 92, stk. 4, for at forlænge den administrerende direktørs ansættelsesperiode med op til fem år. En ansættelsesperiode på mindst ti år vil i henhold til artikel 77 i vedtægten for tjenestemænd i Den Europæiske Union være forbundet med betydelige finansielle forpligtelser for agenturet, hvilket, også i betragtning af EU's store pensionsudgifter (64 mia. EUR i 2015), bør undgås. Derfor bør en administrerende direktørs ansættelsesperiode være kortere.

For så vidt angår artikel 109, stk. 5, i forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 minder Tyskland om meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om programmering af de menneskelige og budgetmæssige ressourcer for decentrale agenturer for 2014-2020, som udgjorde gennemførelsen af en afgørelse truffet af stats-og regeringscheferne den 7.-8. februar 2013, hvorefter der ikke skelnes mellem afgiftsfinansierede aktiviteter og stillinger og aktiviteter og stillinger, der finansieres over EU-budgettet. Tyskland betragter sig selv som bundet heraf, således at dets tilslutning til den nuværende affattelse ikke bør ses som et præcedens for kommende oprettelse/revision af gældende retsakter om oprettelse af agenturer. Tyskland anmoder Kommissionen om fremover at tage hensyn hertil, når den udarbejder tilsvarende forslag.

Det er vigtigt for Tyskland, at der under drøftelserne i Rådet om artikel 76 blev opnået enighed om, at EASA's aktiviteter på området for luftfartssikkerhed (security) er begrænset til aspekter, hvor flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed (security) overlapper hinanden.

*** * ***

Erklæring fra Kongeriget Spanien i forbindelse med forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

"Spanien minder om, at EU-lovgivningen faktisk finder anvendelse på de territorier, som traktaterne finder anvendelse på, i henhold til artikel 52 i TEU og artikel 355 i TEUF, men at der for så vidt angår Gibraltars lufthavn eksisterer en konflikt med hensyn til suveræniteten over det område, hvorpå lufthavnen er beliggende (en landtange, som ikke blev overdraget til Det Forenede Kongerige i Utrechttraktaten). Eksistensen af denne konflikt mellem to medlemsstater, som Den Europæiske Unions Domstol selv har anerkendt, gør det umuligt at fastslå, hvilken legitim myndighed der er ansvarlig for anvendelsen af nævnte lovgivning på Gibraltars lufthavn, og gør det obligatorisk at suspendere nævnte anvendelse, indtil der er indgået en aftale herom mellem de to medlemsstater".

*** * ***

UK's erklæring til protokollen

"UK takker formandskabet for dets hårde arbejde med denne sag. Spørgsmålet vedrører anvendelsen af EU-retten på Gibraltar. Det Forenede Kongerige noterer sig, at artikel 355, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fastsætter, at "Traktaternes bestemmelser finder anvendelse på de europæiske områder, hvis udenrigsanliggender varetages af en medlemsstat", og at disse områder omfatter Gibraltar. Eftersom luftfartslovgivning ikke henhører under en af de udelukkelse fra anvendelsen af EU-retten på Gibraltar, der er fastsat i UK's tiltrædelsesakt fra 1972, mener UK, at der ikke i øjeblikket er lovgrundlag for at tillade en undtagelse eller suspension fra anvendelsen af luftfartslovgivning på Gibraltar.

Denne holdning blev anerkendt i Cordobaaftalen fra 2006 mellem UK, Gibraltar og Spanien, hvor Spanien (uden at det berører dets holdning til Gibraltars suverænitet) gav tilsagn om at ophøre med at anmode om, at Gibraltars lufthavn suspenderes fra EU's luftfartslovgivning. Det Forenede Kongerige og Gibraltar holder stadig fast ved denne aftale.

UK vedbliver med at være konstruktivt, men vil ikke kunne acceptere en tekst, som var i modstrid med EU-traktaterne og suspenderede anvendelsen på Gibraltar.

Det Forenede Kongeriges regering er overbevist om UK's suverænitet over hele Gibraltar."

* * *

Erklæring fra Kommissionen om anvendelsen på Gibraltars lufthavn af forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 216/2008

"Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt dette forslag indebærer en forpligtelse for en offentlig myndighed, der er ansvarlig for de aktiviteter, der finder sted i og over Gibraltars lufthavn, ønsker Kommissionen at understrege, at det nuværende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 216/2008 ifølge Rådets tekst ikke vil ændre anvendelsesområdet for de relevante bestemmelser i forhold til det, der var tilfældet i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008, for så vidt angår Gibraltars lufthavn. Det indebærer derfor ingen ny forpligtelse for en offentlig myndighed, der er ansvarlig for de aktiviteter, der finder sted i og over denne lufthavn.

Kommissionen minder også om sin neutralitet i tvisten mellem Det Forenede Kongerige og Spanien med hensyn til suveræniteten over det område, hvor Gibraltars lufthavn er beliggende, og beklager, at dette spørgsmål forsinker fremskridt i forskellige luftfartssager i Rådet."
