



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 28. marraskuuta 2016
(OR. en, de, es)

Toimielinten välinen asia:
2015/0277 (COD)

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea (Coreper I)
Ed. asiak. nro:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Kom:n asiak. nro:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 kumoamisesta – Yleisnäkemyks

Valtuuskunnille toimitetaan liitteessä pysyvien edustajien komitean ja neuvoston pöytäkirjaan merkittävä tarkistettu versio lausumista, jotka BE, DE, ES, UK ja komissio esittivät pysyvien edustajien komitean kokouksessa 16. marraskuuta 2016.

A. 123 artiklan 2 ja 4 kohta: Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 muuttaminen

"BE voi kannattaa ehdotuksessa perusasetuksen tarkistuksen 123 artiklaan esitetyn selvennyksen tarkoitusta, joka on asetuksen (EY) 1008/2008 saaminen ymmärrettävämmäksi kolmansissa maissa rekisteröityjen ilma-alusten toiminnan osalta. Belgia ottaa kuitenkin huomioon eurooppalaisiin hakijoihin kohdistetut liian raskaat vaatimukset ja jäsenvaltioiden kansallisille ilmailuviranomaisille aiheutuvan lisätyötaakan siinä tapauksessa, että kyseessä on vaativa ja toteuttamiskelvoton hyväksyntä, joka koskee kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan ilma-aluksen vuokralleottoa miehistöineen ja josta säädetään voimassa olevissa täytäntöönpanosäännöissä, komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 OPS-osaston ORO.AOC.110 kohdan "Vuokraussopimus" c alakohdan 2 alakohdassa. Siksi Belgia ehdottaa, että kolmannen maan ilma-aluksen vuokrausta miehistöineen käsittelee ja arvioi kansallinen ilmailuviranomainen ainoastaan silloin, kun unionin ja kyseisen kolmannen maan välillä on tehty kansainvälinen sopimus. **BE panee merkille komission selitykset siitä, että 57 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla suunnitellut toimenpiteet voisivat kattaa kolmannen maan todistusten ja muiden asiaankuuluvien asiakirjojen hyväksymisen sellaista miehistöineen tapahtuvaa vuokrausta varten, johon osallistuu kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajia.**"

B. Liite 1: 2 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoitetut ilma-alukset

BE ei kannata seuraavaa liitteeseen 1 tehtyä erityistä muutosta: 9. marraskuuta 2016 annetun neuvoston asiakirjan 13505/16 ADD 2 mukaan e) maalentokoneiden suurin sallittu lentoonlähdomassa on 350/500 kilogrammaa ja f) helikopterit on yhdistetty autogiroihin (BE vastusti autogirojen, joiden suurin sallittu lentoonlähdomassa on enintään 560 kilogrammaa, sisällyttämistä asetuksen (EU) N:o 216/2008 nykyiseen liitteeseen 2).

Ei nimittäin ole olemassa turvallisuuteen liittyvää objektiivista perusteltua vaikutustenarviointia (mikä on johdanto-osan 1, 3 ja 4 kappaleen vastaista) tukemaan tätä alun perin neljän jäsenvaltion ehdottamaa muutosta, joka ei tuo mitään lisäarvoa turvallisuuden kannalta. Lisäksi tällä muutoksella olisi kielteisiä vaikutuksia, kuten kansallisten ilmailuviranomaisten työtaakan kasvu, ja kielteisiä vaikutuksia tasapuolisiin toimintaedellytyksiin EU:ssa, jos täytäntöön pannaan 28 erilaista kansallista asetusta, sekä kielteinen vaikutus matkustajien eloonjäämisasteeseen onnettomuuden tai kovan laskun sattuessa. Perusasetuksessa on olemassa "vakuutusta" koskevan sovitun periaatteen ja vastaavasti 2 artiklan 4 kohdan a alakohdan mukaisesti väline, jota jäsenvaltio voi käyttää hyväkseen vakuutuksen tai pyytääkseen Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastoa sertifioimaan yli 450 kilogrammaa painavan ilma-aluksen olemassa olevien CS-VLA- tai CS-LSA-täytäntöönpanosääntöjen perusteella, ja uudessa 126 artiklan 2 a kohdassa (jota BE kannattaa) säädetään näiden täytäntöönpanosääntöjen päivittämisestä urheilu- ja harrasteilmailua koskevien sääntöjen osalta kahden vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta. Helikoptereiden ja autogirojen osalta on pantava merkille, että niiden lentomekaniikat ovat erilaiset ja sen vuoksi näitä kahta ilma-alustyyppiä ei voida asetuksessa rinnastaa toisiinsa.

BE kannattaa liitteen 1 konsolidoitua versiota sellaisena kuin se on neuvoston asiakirjassa 13219/16 ADD 1 REV 1 (AVIATION 206, CODEC 1435, RELEX 835), 28. lokakuuta 2016 (Toimielinten välinen asia 2015/0277 (COD)): e) maalentokone / helikopteri /moottoroitu laskuvarjo / moottoripurjelentokoneet - 300/450 kilogramman suurin sallittu lentoonlähdomassa, f) autogiot - 560 kilogrammaa."

* * *

Pöytäkirjaan merkittävä Saksan liittotasavallan lausuma

liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston 1. joulukuuta 2016 pidettävän istunnon yhteydessä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 kumoamisesta

Saksan liittotasavalta on periaatteessa tyytyväinen asetusehdotuksen tavoitteeseen ja neuvotteluissa tähän saakka saavutettuun edistymiseen. Kyseessä on sääntöjen asianmukaisuuden tehostaminen ja näin ollen yritysten ja yhtiöiden taloudellisen tehokkuuden parantaminen sekä lentoturvallisuuden parantaminen Euroopassa.

Liittotasavalta ei kuitenkaan hyväksy, kuten se ei ole hyväksynyt aiemminkaan muiden EU:n virastojen osalta, 92 artiklan 4 kohdassa säädettyä vaihtoehtoa jatkaa pääjohtajan toimikautta enintään viideksi vuodeksi. Tämä johtuu siitä, että vähintään kymmenen vuoden toimikauden hoitaminen aiheuttaisi merkittäviä rahoitusvelvoitteita virastolle Euroopan unionin virkamiehiin sovellettavien henkilöstösääntöjen 77 artiklan mukaisesti, mitä olisi vältettävä, ottaen huomioon myös merkittävät eläkekustannukset, joista EU:n on huolehdittava (64 miljardia euroa vuonna 2015). Näin ollen pääjohtajan toimikauden olisi oltava lyhyempi.

Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 kumoamisesta annettavaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta koskevan ehdotuksen 109 artiklan 5 kohdan osalta Saksa palauttaa mieleen komission Euroopan parlamentille ja neuvostolle antaman tiedonannon hajautettujen virastojen henkilöstö- ja rahoitusresurssien ohjelmoinnista kaudelle 2014–2020, jolla pannaan täytäntöön valtion- ja hallitusten päämiesten päätös 7. ja 8. päivästä helmikuuta 2013, jonka mukaan ei tehdä eroa maksuista rahoitettujen toimintojen ja toimien ja EU:n talousarviosta rahoitettujen toimintojen ja toimien välillä. Saksa katsoo, että tämä sitoo sitä, joten sen antamaa hyväksyntää nykyiselle sanamuodolle ei tulisi näin ollen pitää ennakkotapauksena virastojen perustamissäästösten tulevan antamisen/tarkistamisen osalta. Saksa pyytää komissiota ottamaan tämän huomioon vastaisuudessa valmistellessaan vastaavia ehdotuksia.

Saksalle on tärkeää, että neuvostossa 76 artiklasta käydyissä keskusteluissa päästiin yhteisymmärrykseen siitä, että Euroopan lentoturvallisuusviraston toimet ilmailun turvaamisen alalla olisi rajoitettava koskemaan seikkoja, joissa on päällekkäisyyttä ilmailun turvaamisen ja lentoturvallisuuden osalta.

* * *

Espanjan kuningaskunnan lausuma, joka liittyy ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 kumoamisesta

"Espanja palauttaa mieleen, että SEU 52 ja SEUT 355 artiklan mukaisesti Euroopan unionin lainsäädäntöä sovelletaan tosiasiasa alueeseen, johon sovelletaan perussopimuksia, mutta Gibraltarin lentoaseman tapauksessa on olemassa konflikti liittyen sen alueen suvereniteettiin, jolla lentoasema sijaitsee (kyseessä oleva kannas on alue, jota ei luovutettu Yhdistyneelle kuningaskunnalle Utrechtin sopimuksessa). Koska kahden jäsenvaltion välillä on tämä konflikti, jonka Euroopan unionin tuomioistuin on todennut olevan olemassa, on mahdotonta määrittää, mikä on kyseessä olevan lainsäädännön soveltamisesta Gibraltarin lentoasemaan vastaava laillinen viranomainen, ja kyseinen soveltaminen on keskeytettävä, kunnes tästä asiasta päästään kyseisten kahden jäsenvaltion välillä yhteisymmärrykseen."

* * *

UK:n lausuma merkittäväksi neuvoston pöytäkirjaan

"UK haluaa kiittää puheenjohtajavaltiota sen tässä asiassa tekemästä kovasta työstä. Asia liittyy EU:n lainsäädännön soveltamiseen Gibraltariin. Yhdistynyt kuningaskunta toteaa, että Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 355 artiklan 3 kohdassa määrätään, että "perussopimusten määräyksiä sovelletaan niihin Euroopassa sijaitseviin alueisiin, joiden suhteista ulkovaltoihin huolehtii jäsenvaltio" ja että Gibraltar kuuluu kyseisiin alueisiin. Koska ilmailulainsäädäntö ei kuulu tapauksiin, joissa Gibraltar suljetaan EU:n lainsäädännön soveltamisen ulkopuolelle UK:n liittymisasiakirjan 1972 mukaisesti, UK katsoo, että nykyisessä lainsäädännössä ei ole perusteita Gibraltarin sulkemiselle tai jättämiselle ilmailulainsäädännön soveltamisen ulkopuolelle.

Tämä kanta tunnustettiin UK:n, Gibraltarin ja Espanjan välillä vuonna 2006 tehdyssä Cordoban sopimuksessa, jossa Espanja (sanotun vaikuttamatta sen kantaan Gibraltarin suvereniteetista) sitoutui siihen, että se ei enää pyydä Gibraltarin lentoaseman jättämistä EU:n ilmailulainsäädännön ulkopuolelle. Yhdistynyt kuningaskunta ja Gibraltar jatkavat tämän sopimuksen noudattamista.

UK jatkaa rakentavaa suhtautumistaan, mutta se ei voi hyväksyä ehdotusta, joka olisi EU:n perussopimusten vastainen ja jättäisi Gibraltarin sen soveltamisalan ulkopuolelle.

UK:n hallitus luottaa UK:n suvereniteettiin koko Gibraltarin alueella."

* * *

Komission lausuma ehdotuksen, joka koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä asetuksen (EY) N:o 216/2008 kumoamisesta, sovellettavuudesta Gibraltarin lentoasemaan

"Kysymykseen siitä, muodostaako tämä asetus velvoitteen Gibraltarin lentoaseman lentotoiminnoista vastaavalle viranomaiselle, komissio haluaa korostaa, että nykyinen neuvoston ehdottama teksti asetukseksi yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 kumoamisesta ei muuttaisi Gibraltarin lentoaseman osalta asiaankuuluvien sääntöjen soveltamisalaa verrattuna siihen, mikä tilanne oli asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla. Sen vuoksi sillä ei aseteta uusia velvoitteita Gibraltarin lentoaseman lentotoiminnoista vastaavalle viranomaiselle.

Lisäksi komissio muistuttaa olevansa puolueeton Yhdistyneen kuningaskunnan ja Espanjan kiistassa sen alueen suvereniteetista, jolla Gibraltarin lentoasema sijaitsee, ja pahoittelee, että tämä kysymys hidastaa useiden ilmailualan asioiden käsittelyä neuvostossa."
