



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2016. november 28.
(OR. en, de, es)

Intézményközi referenciaszám:
2015/0277 (COD)

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész)
Előző dok. sz.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Biz. dok. sz.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről – Általános megközelítés

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COREPER 2016. november 16-i ülésén BE, DE, ES, UK és a Bizottság által tett, a COREPER / a Tanács jegyzőkönyvében rögzítendő nyilatkozatok módosított változatát.

A. A 123. cikk 2–4. pontja: Az 1008/2008/EK rendelet módosításai

„BE támogatni tudja az alaprendelet felülvizsgálatára irányuló javaslat 123. cikkében megnyilvánuló azon egyértelműsítési törekvést, hogy az 1008/2008/EK rendelet érthetőbbé váljon a harmadik országban lajstromozott légi járművek üzemben tartását illetően. Figyelembe véve ugyanakkor azt, hogy a jelenlegi végrehajtási szabályokat tartalmazó 965/2012/EU bizottsági rendelet (IR OPS) ORO.AOC.110 („Bérleti szerződés”) pontja c) bekezdésének 2. pontja túlságosan szigorú követelményeket állapít meg az európai kérelmezőkre nézve és túlzott további munkaterhet hárít a tagállamok nemzeti légiközlekedési hatóságaira egy harmadik országbeli üzemben tartó birtokában lévő légi jármű teljes bérbevételének összetett és kivitelezhetetlen jóváhagyása esetén, BE azt javasolja, hogy a nemzeti légiközlekedési hatóságok csak akkor foglalkozzanak harmadik országbeli üzemben tartók légi járműveinek bérbevételére vonatkozó ügyekkel, illetve azok értékelésével, ha az Unió és az érintett harmadik ország között nemzetközi megállapodás jött létre. **BE nyugtázza a Bizottság magyarázatát, melynek értelmében az 57. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti intézkedések kiterjedhetnek a harmadik országban kiállított tanúsítványok és egyéb releváns dokumentumok elfogadására harmadik országbeli légijármű-üzembentartók részvételével történő teljes bérlet céljából.**”

B. 1. melléklet: A 2. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett légi járművek

„BE nem támogatja az 1. melléklet alábbi konkrét módosítását: az e) pontban 350 kg / 500 kg MTOM meghatározása a szárazföldi repülőgépek esetében, valamint az f) pontban a helikopterek és a könnyű autogirók összekapcsolása, a 2016. november 9-i 13505/16 ADD2 tanácsi dokumentumban foglaltak szerint (BE ellenezte az 560 kg maximális felszállótömegű könnyű autogiróknak a 216/2008/EK rendelet jelenlegi 2. mellékletébe történő felvételét).

Nem áll rendelkezésre a biztonságra vonatkozóan olyan objektívan alátámasztott hatásvizsgálat (ez ellentétben az (1), a (3) és a (4) preambulumbekkezdéssel), amely az eredetileg négy tagállam által javasolt és a biztonság tekintetében semmilyen értéktöbbletet sem nyújtó módosítás mellett szólna. A módosításnak emellett negatív hatásai is lesznek, például nőni fog a nemzeti légiközlekedési hatóságok munkaterhe, a 28 különböző nemzeti szabályozás végrehajtása miatt kevésbé lesznek egyenlőek a versenyfeltételek az Unión belül, továbbá romlani fognak az utasok túlélési esélyei baleset vagy kemény földet érés esetén. A nyilatkozattétel elfogadott elvének, valamint a 2. cikk (4) bekezdése a) pontjának megfelelően az alaprendelet rendelkezik olyan eszközről, amellyel a tagállamok nyilatkozatot fogadhatnak el, illetve felkérhetik az EASA-t a 450 kg-nál nagyobb maximális felszállótömegű légi járművek tanúsítására a jelenlegi CS-VLA vagy CS-LSA végrehajtási szabályok alapján, továbbá a 126. cikk új (2a) bekezdése (amelyet BE is támogatott) előírja, hogy a rendelet hatálybalépése után két éven belül aktualizálni kell a sport- és szabadidős célra használt légi járművekre vonatkozó végrehajtási szabályokat. A helikoptereket és a könnyű autogirókat illetően meg kell jegyezni, hogy mivel eltérő repülési mechanizmussal rendelkeznek, a rendeletben nem szabad együtt kezelni ezt a két légi jármű-típust.

BE támogatja az 1. mellékletnek a 2016. október 28-i 13219/16 ADD 1 REV 1 (AVIATION 206 CODEC 1435 RELEX 835) tanácsi dokumentumban foglalt egységes szerkezetbe foglalt változatát (intézményközi referenciaszám: 2015/0277 (COD)): az e) pontban 300 kg / 450 kg MTOM a szárazföldi repülőgépek / helikopterek / motoros ejtőernyők / motoros vitorlázó repülőgépek esetében, az f) pontban pedig 560 kg maximális felszállótömegű könnyű autogirók.”

* * *

A Németországi Szövetségi Köztársaság jegyzőkönyvben rögzítendő nyilatkozata

a TTE Tanács 2016. december 1-jei ülésének a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatra vonatkozó napirendi pontjához

A szövetségi kormány elvben üdvözli a rendeletjavaslat céljait és a tárgyalások során eddig elért eredményeket. Ez vonatkozik mind a rendelkezések fokozottabb megfelelőségére és ezáltal a vállalatok és a vállalkozások jobb gazdasági hatékonyságára, mind pedig az európai repülésbiztonság növelésére.

Ugyanakkor a szövetségi kormány – ahogy a többi uniós ügynökséggel kapcsolatban korábban is tette – elutasítja annak lehetőségét, hogy az ügyvezető igazgató hivatali idejét legfeljebb öt évre meghosszabbítsák, ahogy az a 92. cikk (4) bekezdésében szerepel. Mindezt pedig azért, mert egy legalább tízéves hivatali idő kitöltése az Európai Unió tisztviselőinek személyzeti szabályzata 77. cikkének értelmében komoly pénzügyi kötelezettségeket róna az ügynökségre, amit kerülni kell egyebek mellett azért is, mert az EU-nak jelentős nyugdíjkiadásokat kell viselnie (ennek összege 2015-ben 64 milliárd EUR volt). Az ügyvezető igazgató hivatali idejének ezért rövidebbnek kell lennie.

A polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslat 109. cikkének (5) bekezdését illetően Németország emlékeztet „A decentralizált ügynökségek emberi és pénzügyi erőforrásainak 2014–2020 közötti időszakra történő programozása” című, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló bizottsági közleményre, amely az állam-, illetve kormányfők 2013. február 7–8-i azon határozatát hajtja végre, melynek értelmében nem lehet különbséget tenni egyfelől a díjakból, másfelől az Unió költségvetéséből finanszírozott tevékenységek és álláshelyek között. Németország magára nézve kötelezőnek tekinti ezt, következésképpen a jelenlegi megfogalmazás Németország általi jóváhagyása nem tekinthető precedensnek az ügynökségek alapító jogi aktusainak jövőbeli kidolgozására/módosítására vonatkozóan, továbbá Németország felkéri a Bizottságot, hogy a jövőben vegye ezt figyelembe hasonló javaslatok kidolgozásakor.

Németország számára fontos, hogy a Tanácsban a 76. cikkről folytatott megbeszélések során konszenzus alakult ki arra vonatkozóan, hogy a EASA-nak a repülésvédelem terén kifejtett tevékenységei a repülésbiztonság és a repülésvédelem területét egyaránt érintő kérdésekre korlátozódjanak.

* * *

Spanyolország nyilatkozata a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatról

„Spanyolország emlékeztet arra, hogy az EUSZ 52. cikke és az EUMSZ 355. cikke értelmében az európai jogszabályokat azokra a területekre kell alkalmazni, amelyekre a Szerződések területi hatálya kiterjed, ugyanakkor megjegyzi, hogy a gibraltári repülőtér esetében vita tárgyát képezi a repülőteret is magban foglaló terület feletti szuverenitás kérdése (a földnyelv nem része annak a területnek, amely az utrechti békeszerződés értelmében az Egyesült Királyságra szállt). A két tagállam közötti – az Európai Unió Bírósága által is elismert – vita miatt lehetetlen megállapítani, hogy melyik az említett jogszabályoknak a gibraltári repülőtérre való alkalmazásáért felelős törvényes hatóság, így kötelező felfüggeszteni azok Gibraltárra történő alkalmazását mindaddig, amíg megállapodás nem születik a két tagállam között.”

* * *

Az Egyesült Királyság jegyzőkönyvben rögzítendő nyilatkozata

„Az Egyesült Királyság köszönetet mond az elnökségnek a javaslattal kapcsolatban végzett kemény munkájáért. A javaslat érinti az uniós jog Gibraltárra való alkalmazásának kérdését. Az Egyesült Királyság megjegyzi, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 355. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a »Szerződések rendelkezéseit alkalmazni kell azokra az európai területekre, amelyek külkapcsolataiért valamely tagállam felel«, Gibraltár pedig ilyen terület. Mivel a légiközlekedési jogszabályok nem tartoznak az uniós jog Gibraltáron való alkalmazása alá, az Egyesült Királyság 1972. évi csatlakozási okmányában rögzített kivételek közé, az Egyesült Királyság úgy véli, hogy jelenleg nincs olyan jogalap, amely lehetővé tenné a légiközlekedési jogszabályok Gibraltárra történő alkalmazásának kizárását vagy felfüggesztését.

Ezt az álláspontot tükrözi az Egyesült Királyság, Gibraltár és Spanyolország közötti, 2006. évi Córdobai Megállapodás is, amelyben Spanyolország (a Gibraltár feletti szuverenitással kapcsolatos álláspontjának sérelme nélkül) vállalta, hogy felhagy arra irányuló törekvésével, hogy a gibraltári repülőtérről vonatkozóan felfüggeszék az uniós légiközlekedési jogszabályokat. Az Egyesült Királyság és Gibraltár továbbra is tartja magát a megállapodáshoz.

Az Egyesült Királyság változatlanul konstruktívan áll a javaslathoz, de nem tudna elfogadni olyan szöveget, amely ellentétes lenne az uniós Szerződésekkel, és felfüggesztené a rendelet Gibraltárra történő alkalmazását.

Az Egyesült Királyság kormányának meggyőződése, hogy Gibraltár teljes területe az Egyesült Királyság szuverenitása alá tartozik.”

* * *

A Bizottság nyilatkozata a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatnak a gibraltári repülőtérre való alkalmazandóságáról

„Azt a kérdést illetően, hogy a javaslat kötelezettséget állapít-e meg bármely, a gibraltári repülőtéren vagy a felett végrehajtott tevékenységekért felelős hatósággal szemben, a Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslat jelenlegi tanácsi szövege a gibraltári repülőtér tekintetében nem módosítja a vonatkozó szabályok hatályát a 216/2008/EK rendelet szerinti állapothoz képest. A rendelet ennél fogva nem hoz létre az említett repülőtéren vagy a felett végrehajtott tevékenységekért felelős bármely hatóság számára új kötelezettségeket.

A Bizottság emellett emlékeztet arra, hogy semleges álláspontra helyezkedik az Egyesült Királyság és Spanyolország között az azon terület feletti szuverenitásról folyó vitában, amelyen a gibraltári repülőtér található, továbbá sajnálatát fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy ez a kérdés több légiközlekedési témában hátráltatja a Tanácsban az előrelépést.”