



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2016 m. lapkričio 28 d.
(OR. en, de, es)

Tarpinstitucinė byla:
2015/0277 (COD)

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui (COREPER I)

Ankstesnio
dokumento Nr.: 13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867

Komisijos dok. Nr.: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5

Dalykas: Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO
dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos
Sąjungos aviacijos saugos agentūra ir panaikinamas Europos Parlamento
ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008
– Bendras požiūris

Delegacijoms priede pateikiama 2016 m. lapkričio 16 d. Nuolatinių atstovų komiteto posėdyje
padarytų į Nuolatinių atstovų komiteto / Tarybos posėdžių protokolus įtrauktinų BE, DE, ES, UK ir
Komisijos pareiškimų peržiūrėta redakcija.

A. 123 straipsnio 2–4 punktai: Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 pakeitimai

„BE gali pritarti pasiūlymu padaryto 123 straipsnio, kuriuo peržiūrimas pagrindinis reglamentas, paaiškinimo ketinimui siekiant, kad Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 taptų lengviau suprantamas, kiek tai susiję su trečiosiose valstybėse registruotų orlaivių naudojimu. Tačiau, atsižvelgiant į sudėtingo ir nepagrįsto trečiosios valstybės naudotojo orlaivio nuomos su įgula patvirtinimo atveju Europos prašytojams taikomus pernelyg griežtus reikalavimus ir papildomą valstybių narių nacionalinėms aviacijos institucijoms tenkanti darbo krūvį, kaip nustatyta galiojančiose įgyvendinimo taisyklėse IR OPS (ES) 965/2012 ORO.AOC 110 dalies c punkto 2 papunktyje „Nuomos sutartis“, BE siūlo, kad trečiosios valstybės orlaivių nuomą su įgula nacionalinės aviacijos institucijos svarstyti ir vertinti tik tuo atveju, jei Sąjunga ir ta trečioji valstybė yra sudariusios tarptautinį susitarimą. **BE atkreipia dėmesį į Komisijos paaiškinimus, kad pagal 57 straipsnio 1 dalies b punktą numatytos priemonės galėtų apimti trečiųjų valstybių pažymėjimų ir kitų atitinkamų dokumentų pripažinimą nuomos su įgula tikslais, kai joje dalyvauja trečiųjų valstybių oro vežėjai.**“

B. 1 priedas: 2 straipsnio 3 dalies d punkte nurodyti orlaiviai

BE nepritaria toliau nurodytam konkrečiam 1 priedo pakeitimui: e) 350 kg/500 kg didžiausioji kilimo masė sausumos lėktuvams ir f) sraigtasparniams, siejant su malūnsparniais, kaip nustatyta 2016 m. lapkričio 9 d. Tarybos dok. 13505/16 ADD2 (BE prieštaravo 560 kg malūnsparnių įtraukimui į galiojantį Reglamento (ES) 216/2008 2 priedą).

Iš tiesų, nėra jokio objektyvaus argumentuoto su sauga susijusio poveikio įvertinimo (tai prieštarauja 1, 3, 4 konstatuojamosioms dalims), kuriuo būtų grindžiamas šis keturių valstybių narių pasiūlytas pakeitimas, saugumo požiūriu nesuteikiantis jokios pridėtinės vertės. Be to, šis pakeitimas darys neigiamą poveikį, pavyzdžiui, dėl jo padidės nacionalinių aviacijos institucijų darbo krūvis, neigiamą poveikį vienodų sąlygų sudarymui ES įgyvendinant 28 skirtingus nacionalinius reguliavimo aktus ir neigiamą poveikį keleivių galimybėms išgyventi avarijos arba pavojingo nusileidimo atvejų. Atitinkamai pagal sutartą deklaravimo principą ir 2 straipsnio 4 dalies a punktą pagrindiniame reglamente numatyta priemonė, pagal kurią valstybės narės priima deklaraciją arba prašo EASA sertifikuoti didesnės nei 450 kg masės orlaivį remiantis galiojančiomis įgyvendinimo taisyklėmis (IR) CS-VLA arba CS-LSA, o naujoje 126 straipsnio 2a dalyje (kuriai BE pritaria) numatoma per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo atnaujinti šias IR naudojimo sportui ir rekreacijai atvejų. Dėl sraigtasparnių / malūnsparnių pažymėtina, kad jų atitinkama skrydžio mechanika skiriasi, todėl šių dviejų rūšių orlaiviai reglamente negali būti prilyginami vieni kitiems.

BE pritaria suvestinei 1 priedo redakcijai, nustatytai 2016 m. spalio 28 d. Tarybos dokumente 13219/16 ADD 1 Rev 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835) (Tarpinstitucinė byla 2015/0277 (COD): e) 300 kg/450 kg didžiausioji kilimo masė sausumos lėktuvams / sraigtasparniams / motorizuotiesiems parašiotams / motorizuotiesiems sklandytuvams, f) 560 kg malūnsparniams.“

* * *

Vokietijos Federacinės Respublikos pareiškimas

2016 m. gruodžio 1 d. TTE tarybos posėdyje dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008.

Iš esmės Federalinė Vyriausybė palankiai vertina pasiūlymo dėl reglamento tikslą ir iki šiol derybose padarytą pažangą. Tai susiję su tuo, kad taisyklės tinkamesnės, taigi su įmonių ir bendrovių ekonominio efektyvumo didinimu, taip pat su aviacijos saugos gerinimu Europoje.

Tačiau, kaip ir anksčiau kitų ES agentūrų atveju, Federalinė Vyriausybė atmeta galimybę pratęsti vykdomojo direktoriaus kadenciją ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui, kaip numatyta 92 straipsnio 4 dalyje, nes bent dešimties metų kadencija reikštų didelius finansinius įsipareigojimus agentūrai pagal Europos Sąjungos pareigūnų tarnybos nuostatų 77 straipsnį, o jų reikėtų išvengti, taip pat kiek tai susiję su didelėmis senatvės pensijų išlaidomis, kurias ES turi padengti (2015 m. jos sudarė 64 mlrd. EUR). Todėl vykdomojo direktoriaus kadencija turėtų būti trumpesnė.

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008, 109 straipsnio 5 dalies klausimu Vokietija primena Komisijos komunikatą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl 2014–2020 m. decentralizuotų agentūrų žmogiškųjų ir finansinių išteklių programavimo, kuria įgyvendinamas 2013 m. vasario 7–8 d. valstybių ir vyriausybių vadovų sprendimas, pagal kurį nedaroma jokio skirtumo tarp veiklos ir darbo vietų, finansuojamų iš mokesčių, ir veiklos ir darbo vietų, finansuojamų iš ES biudžeto. Vokietija laiko, kad tai jai privaloma, todėl jos pritarimas dabartinei formuluotei neturėtų būti vertinamas kaip precedentas ateityje steigiant agentūras ir (arba) peržiūrint jų steigiamuosius aktus, ir ji prašo Komisijos ateityje į tai atsižvelgti rengiant panašius pasiūlymus.

Vokietijai svarbu, kad Tarybos diskusijose dėl 76 straipsnio buvo rastas konsensusas, kad EASA veikla aviacijos saugumo srityje turėtų būti susijusi tik su tais aspektais, kuriuose aviacijos saugumas ir aviacijos sauga iš dalies sutampa.

* * *

Ispanijos pareiškimas dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008

„Ispanija primena, kad pagal ES sutarties 52 straipsnį ir SESV 355 straipsnį Europos teisės aktai iš tiesų yra taikomi teritorijai, kurioje taikomos Sutartys, tačiau Gibraltaro oro uosto atveju esama konflikto dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje oro uostas yra (sąsmauka yra teritorija, neperleista Jungtinei Karalystei Utrechto sutartimi). Dėl šio dviejų valstybių narių konflikto, kurį pripažino pats Europos Teisingumo Teismas, neįmanoma nustatyti, kuriai valdžios institucijai teisėtai tenka atsakomybė už minėtų teisės aktų taikymą Gibraltaro oro uostui, todėl privaloma sustabdyti minėtą taikymą iki abi valstybės narės susitars šiuo klausimu.“

* * *

I protokolą įtrauktinas JK pareiškimas

„JK norėtų padėkoti pirmininkaujančiai valstybei narei už sunkų darbą nagrinėjant šį dokumentą. Tai yra ES teisės taikymo Gibraltarui klausimas. Jungtinė Karalystė atkreipia dėmesį į tai, kad Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 355 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad „Sutarčių nuostatos taikomos Europos teritorijoms, už kurių išorės santykius atsako kuri nors valstybė narė“, o Gibraltaras yra tokia teritorija. Kadangi aviacijos teisės aktams netaikoma jokia iš 1972 m. JK Stojimo akte numatytų ES teisės taikymo Gibaltare išimčių, JK mano, kad šiuo metu nėra jokio pagrindo leisti netaikyti aviacijos teisės aktų Gibraltarui arba sustabdyti jų taikymą.

Ši pozicija buvo pripažinta 2006 m. JK, Gibaltaro ir Ispanijos Kordobos susitarime, kuriame Ispanija (nedarant poveikio jos pozicijai dėl suverenių teisių į Gibraltarą) įsipareigojo nebesiekti ES aviacijos teisės aktų taikymo Gibaltaro oro uostui sustabdymo. Jungtinė Karalystė ir Gibraltaras tebesilaiko šio susitarimo.

JK ir toliau laikosi konstruktyvios pozicijos, tačiau negalėtų pritarti tekstui, kuris prieštarauja ES sutartims, ir taikymo Gibraltarui sustabdymui.

JK vyriausybė yra tikra dėl JK suverenių teisių į visą Gibraltarą.“

* * *

Komisijos pareiškimas dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 216/2008, taikymo Gibraltaro oro uostui

„Dėl klausimo, ar šiuo pasiūlymu nustatoma prievolė valdžios institucijai, kuri yra atsakinga už Gibraltaro oro uoste arba virš jo teritorijos vykdomą veiklą, Komisija norėtų pabrėžti, kad pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008, dabartiniu Tarybos tekstu atitinkamų taisyklių taikymo sritis nebūtų pakeista, palyginti su tuo, kas buvo taikoma pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008, kiek tai susiję su Gibraltaro oro uostu. Todėl valdžios institucijai, atsakingai už tame oro uoste ar virš jo teritorijos vykdomą veiklą, juo nebūtų nustatyta jokių naujų prievolių.

Be to, Komisija primena, kad Jungtinės Karalystės ir Ispanijos ginče dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje yra Gibraltaro oro uostas, ji laikosi neutralios pozicijos ir apgailestauja, kad dėl šio klausimo stabdoma pažanga nagrinėjant įvairius aviacijos srities dokumentus Taryboje.“
