

Bruksela, 28 listopada 2016 r.
(OR. en, de, es)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2015/0277 (COD)

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli (część I)
Nr poprz. dok.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Nr dok. Kom.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 – Podejście ogólne

Delegacje otrzymują w załączeniu zmienioną wersję oświadczeń złożonych przez delegacje BE, DE, ES, UK i Komisję na posiedzeniu Coreperu w dniu 16 listopada 2016 r.; oświadczenia te należy włączyć do protokołu Coreperu/Rady.

A. Artykuł 123 pkt 2 i 4: Zmiany do rozporządzenia (WE) nr 1008/2008

„Belgia może poprzeć zamiar doprecyzowania przepisów w art. 123 wniosku zmieniającego rozporządzenie podstawowe (WE) nr 1008/2008; dzięki temu doprecyzowaniu przepisy o użytkowaniu statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim będą bardziej zrozumiałe. Jednak z uwagi na zbyt surowe wymagania obowiązujące wnioskodawców z Europy i na dodatkowe obciążenia nakładane na krajowe organy lotnicze państw członkowskich w przypadku złożonej i niewykonalnej procedury zatwierdzania leasingu z załogą statku powietrznego od operatora z państwa trzeciego – co przewidują aktualne przepisy wykonawcze IR OPS w rozporządzeniu Komisji (UE) 965/2012 (ORO.AOC.110 lit. c) pkt 2 „Umowy leasingu”) – Belgia proponuje, by kwestia leasingu z załogą statku powietrznego od operatora z państwa trzeciego była analizowana i oceniana przez krajowy organ lotniczy tylko wtedy, gdy Unia i to państwo trzecie zawarły umowę międzynarodową. **Delegacja BE przyjmuje do wiadomości wyjaśnienia Komisji, że środki przewidziane w art. 57 ust. 1 lit. b) mogą obejmować uznawanie certyfikatów lub innych stosownych dokumentów wydanych przez państwo trzecie do celów umowy leasingu z załogą dotyczącej przewoźników lotniczych z państw trzecich.**

B. Załącznik 1: Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. d)

Belgia nie popiera poniższej konkretnej zmiany w załączniku I: e) MTOM 350 kg/500 kg dla samolotów lądowych i f) powiązanie śmigłowców z wiatrakowcami, jak przedstawiono w dokumencie Rady 13505/16 ADD 2 z 9 listopada 2016 r. (Belgia była przeciwna włączeniu wiatrakowców o MTOM nieprzekraczającej 560 kg do obecnie obowiązującego załącznika II do rozporządzenia (UE) 216/2008).

Nie ma obiektywnej i uzasadnionej oceny skutków dotyczącej bezpieczeństwa (choć w motywach (1), (3) i (4) stwierdzono inaczej), która przemawiałaby za tą zmianą zaproponowaną przez cztery państwa członkowskie, ale nieprezentującą żadnej wartości dodanej, jeśli chodzi o bezpieczeństwo. Ponadto zmiana ta będzie miała negatywne konsekwencje, gdyż zwiększy obciążenie pracą krajowych organów lotniczych, niekorzystnie wpłynie na równość warunków działania w UE wdrażającej 28 odmiennych krajowych uregulowań i na przeżywalność pasażerów w razie wypadku lub twardego lądowania. Według uzgodnionej zasady „deklaracji” i art. 2 ust. 4 lit. a) w rozporządzeniu podstawowym istnieje narzędzie, z którego państwo członkowskie może skorzystać, żeby przyjąć deklarację lub zwrócić się do EASA o certyfikację statku powietrznego o MTOM przekraczającej 450 kg na podstawie obowiązujących przepisów wykonawczych (IR) CS-VLA lub CS-LSA; ponadto nowy art. 126 ust. 2a (popierany przez Belgię) przewiduje aktualizację przepisów wykonawczych odnoszących się do zasad dotyczących statków powietrznych przeznaczonych do użytku sportowego i rekreacyjnego w terminie dwóch lat od wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia. Co do śmigłowców i wiatrakowców należy odnotować, że ich mechaniki lotu są odmienne, a zatem te dwa typy statków powietrznych nie mogą być ze sobą utożsamiane w rozporządzeniu.

Belgia popiera skonsolidowaną wersję załącznika I zamieszczoną w dokumencie Rady 13219/16 ADD 1 REV 1 (Aviation 206, Codec 1435, Relex 835) z 28 października 2016 r. (międzyinstytucjonalny numer referencyjny: 2015/0277 (COD)): e) MTOM 300 kg/450 kg dla samolotu lądowego/śmigłowca/motoparalotni/motoszybowca, f) wiatrakowce o MTOM nieprzekraczającej 560 kg."

* * *

Oświadczenie Republiki Federalnej Niemiec przeznaczone do protokołu

wydane przy okazji posiedzenia Rady ds. TTE w dniu 1 grudnia 2016 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

Co do zasady rząd federalny pozytywnie ocenia cel proponowanego rozporządzenia oraz dotychczasowe postępy w negocjacjach. Dotyczy to poprawienia stosowności zasad, a tym samym zwiększenia wydajności gospodarczej przedsiębiorstw i spółek oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotnictwa w Europie.

Jednak, podobnie jak w przypadku pozostałych agencji UE, rząd federalny odrzuca możliwość przedłużenia kadencji dyrektora wykonawczego o maksymalnie pięć lat, co przewiduje art. 92 ust. 4. Rząd federalny argumentuje, że sprawowanie kadencji przez co najmniej dziesięć lat wiązałoby się ze znacznymi obowiązkami finansowymi dla agencji przewidzianymi w art. 77 regulaminu pracowniczego urzędników Unii Europejskiej i że należy tego uniknąć, mając na uwadze także wysokie koszty emerytalne ponoszone przez UE (w 2015 r.: 64 mld EUR). W związku z tym kadencja dyrektora wykonawczego powinna być krótsza.

Jeśli chodzi o art. 109 ust. 5 przedmiotowego wniosku dotyczącego rozporządzenia, Niemcy przywołują komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczący zasobów ludzkich i finansowych dla agencji zdecentralizowanych na lata 2014–2020, wykonujący decyzję szefów państw i rządów z 7–8 lutego 2013 r., zgodnie z którą nie ma rozróżnienia między działaniami i stanowiskami finansowanymi z opłat a działaniami i stanowiskami finansowanymi z budżetu UE. Niemcy uważają, że są związane tą decyzją, a zatem ich zgoda na obecne brzmienie przedmiotowego przepisu nie powinna być uznawana za precedens w odniesieniu do redagowania/zmieniania w przyszłości aktów ustanawiających agencje. Niemcy zwracają się do Komisji, by uwzględniła to, przygotowując porównywalne wnioski w przyszłości.

Dla Niemiec ważne jest, że podczas dyskusji w Radzie na temat art. 76 osiągnięto porozumienie co do tego, że działania EASA w zakresie ochrony lotnictwa powinny się ograniczać do aspektów, które są wspólne dla ochrony lotnictwa i bezpieczeństwa lotniczego.

* * *

Oświadczenie Królestwa Hiszpanii w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

„Hiszpania przypomina, że przepisy UE są faktycznie stosowane do terytorium, na którym mają zastosowanie Traktaty zgodnie z art. 52 TUE i art. 355 TFUE, jednak że w przypadku portu lotniczego w Gibraltarze istnieje spór dotyczący suwerenności terytorium, na którym port ten się znajduje (Przesmyk, terytorium nieoddane Zjednoczonemu Królestwu w traktacie z Utrechtu). Istnienie tego sporu między dwoma państwami członkowskimi, uznane przez sam Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, sprawia, że niemożliwe jest stwierdzenie, który organ jest prawowitym organem odpowiedzialnym za stosowanie wspomnianych przepisów do portu lotniczego w Gibraltarze; w związku z tym konieczne jest zawieszenie tego stosowania do czasu porozumienia się przez oba państwa w tej sprawie”.

* * *

Oświadczenie Zjednoczonego Królestwa przeznaczone do protokołu

„Zjednoczone Królestwo pragnie podziękować prezydencji za intensywną pracę nad tym dossier. Istnieje kwestia stosowania prawa UE do Gibraltaru. Zjednoczone Królestwo zauważa, że art. 355 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej stanowi, że „postanowienia Traktatów stosuje się do terytoriów europejskich, za których stosunki zewnętrzne odpowiedzialne jest państwo członkowskie”; Zjednoczone Królestwo zauważa, że jednym z takich terytoriów jest Gibraltar. Ponieważ przepisy lotnicze nie należą do żadnej z dziedzin wyłączonych z zakresu stosowania prawa UE w Gibraltarze i wskazanych w akcie o przystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z 1972 r., Zjednoczone Królestwo uważa, że nie ma obecnie podstawy prawnej, która dopuszczałaby wyłączenie Gibraltaru z zakresu stosowania przepisów lotniczych lub zawieszenie tego stosowania.

Stanowisko to uznano w porozumieniu z Kordoby z 2006 r., zawartym przez Zjednoczone Królestwo, Gibraltar i Hiszpanię (bez uszczerbku dla stanowiska w sprawie suwerenności Gibraltaru), które zobowiązały się do wstrzymania dążeń do zawieszenia stosowania unijnych przepisów lotniczych względem portu lotniczego w Gibraltarze. Zjednoczone Królestwo i Gibraltar wciąż opowiadają się za utrzymaniem tego porozumienia.

Zjednoczone Królestwo zachowuje postawę konstruktywną, ale nie będzie w stanie zaakceptować tekstu sprzecznego z Traktatami UE i zawieszającego stosowanie przepisów do Gibraltaru.

Rząd Zjednoczonego Królestwa jest przekonany, że to jego państwo sprawuje zwierzchnictwo nad całym terytorium Gibraltaru”.

* * *

Oświadczenie Komisji w sprawie stosowania do portu lotniczego w Gibraltarze wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

„W kwestii tego, czy przedmiotowy wniosek nakłada obowiązki na organ publiczny odpowiedzialny za działania prowadzone w porcie lotniczym w Gibraltarze lub nad tym portem, Komisja pragnie podkreślić, że w obecnym, zaproponowanym przez Radę brzmieniu wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 zakres zastosowania odnośnych przepisów pozostaje niezmieniony względem zakresu zastosowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008, jeżeli chodzi o port lotniczy w Gibraltarze. Akt ten nie nakłada zatem żadnego nowego obowiązku na organ publiczny odpowiedzialny za działania prowadzone w porcie lotniczym w Gibraltarze lub nad tym portem.

Komisja przypomina też, że w sporze między Zjednoczonym Królestwem a Hiszpanią w sprawie zwierzchnictwa nad terytorium, na którym usytuowany jest port lotniczy w Gibraltarze, zajmuje stanowisko neutralne i żałuje, że ta kwestia opóźnia postęp w pracach Rady nad różnymi dossier dotyczącymi lotnictwa”.