



Europeiska
unionens råd

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

**Interinstitutionellt ärende:
2015/0277 (COD)**

13505/1/16
REV 1 ADD 1 REV 1

LIMITE

**AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867**

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)
Föreg. 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
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 – Allmän riktlinje

För delegationerna bifogas en reviderad version av de uttalanden som BE, DE, ES, UK och kommissionen vid mötet i Coreper den 16 november 2016 gjorde till Corepers/rådets protokoll.

A. Artikel 123.2–4: Ändringar av förordning (EG) nr 1008/2008

”BE kan ställa sig bakom tanken med det förtydligande som genom förslaget görs av artikel 123 i ändringen av grundförordningen i syfte att göra förordning (EG) nr 1008/2008 mer begriplig vad gäller verksamhet med luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland. Med tanke på de alltför betungande kraven på de europeiska sökande och den extra arbetsbördan för medlemsstaternas nationella luftfartsmyndigheter när det gäller den komplexa och ogenomförbara tillståndsgivningen för avtal för inhyrning av en tredjelandsoperatörs luftfartyg med besättning så som denna föreskrivs i de nu gällande genomförandebestämmelserna, IR OPS (EU) 965/2012 ORO.AOC.110 (c) (2) “Leasing agreement”, föreslår dock BE att nationella luftfartsmyndigheter ska behandla och bedöma avtal för inhyrning av ett tredjelandsluftfartyg med besättning endast i de fall där unionen har slutit ett internationellt avtal med det tredjelandet. **BE noterar kommissionens förklaringar om att de tänkta åtgärderna inom ramen för artikel 57.1 b skulle kunna omfatta godtagande av certifikat och annan relevant dokumentation från tredjeländer i fråga om avtal för in- eller uthyrning av ett luftfartyg med besättning som inbegriper tredjelandsoperatörer.”**

B. Bilaga 1: Luftfartyg som avses i artikel 2.3 d

BE ställer sig inte bakom följande specifika ändring av bilaga 1: e) MTOM 350 kg/500 kg för landflygplan och f) att helikoptrar läggs till gyroplan, i enlighet med vad som anges i rådets dok. 13505/16 ADD 2 av den 9 november 2016 (BE var emot att gyroplan 560 kg togs med i nuvarande bilaga 2 i (EU) 216/2008).

Det finns i själva verket (i strid med skälen 1, 3 och 4 i ingressen) ingen objektiv och motiverad säkerhetskonskvensbedömning till stöd för denna ändring som ursprungligen föreslogs av fyra medlemsstater och som inte har något mervärde ur säkerhetssynpunkt. Dessutom kommer denna ändring att inverka menligt t.ex. på de nationella luftfartsmyndigheterna genom en ökad arbetsbörda, på de likvärdiga förutsättningarna i EU i och med tillämpningen av 28 olika nationella regelverk och på passagerares överlevnadsförmåga vid olyckor eller kraschlandningar osv. I enlighet med den vedertagna principen om ”deklaration” respektive artikel 2.4 a finns det i grundförordningen ett sätt för medlemsstaterna att godta en deklaration eller begära att EASA ska certifiera ett flygplan på mer än 450 kg utifrån de nu gällande genomförandebestämmelserna (IR) CS-VLA eller CS-LSA, och i den nya artikel 126.2 a (som BE stöder) föreskrivs att dessa genomförandebestämmelser ska uppdateras i fråga om sport- och fritidsbestämmelser inom två år efter det att denna förordning har trätt i kraft. Vad gäller helikoptrarna/gyroplanen ska det noteras att de skiljer sig åt sinsemellan vad gäller flygtekniken, och därför får dessa två typer av luftfartyg inte sammanställas i förordningen.

BE stöder den konsoliderade versionen av bilaga 1, som anges i rådets dokument 13219/16 ADD 1 REV 1 (AVIATION 206 CODEC 1435 RELEX 835) av den 28 oktober 2016 (interinstitutionellt ärende 2015/0277 (COD)): e) MTOM 300 kg/450 kg för landflygplan/landhelikoptrar/motordrivna fallskärmar/motordrivna segelflygplan, f) gyroplan 560 kg.”

* * *

Uttalande till protokollet från Förbundsrepubliken Tyskland

”Med anledning av mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 1 december 2016 om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008:

Förbundsregeringen ställer sig i princip positiv till inriktningen på förslaget till förordning och de framsteg som uppnåtts under förhandlingarna. Detta gäller såväl ändamålsenligare bestämmelser med åtföljande större lönsamhet för företag som högre flygsäkerhet i Europa.

Förbundsregeringen ogillar dock, liksom tidigare i fråga om övriga EU-byråer, möjligheten i artikel 92.4 att förlänga den verkställande direktörens mandatperiod med högst fem år. En mandatperiod på tio år eller mer är nämligen mot bakgrund av artikel 77 i tjänsteföreskrifterna för EU-tjänstemän förenad med avsevärda ekonomiska åtaganden för byrån, något som bör undvikas bland annat med tanke på EU:s avsevärda pensionskostnader (64 miljarder euro 2015). Mandatperioden för en verkställande direktör bör därför vara kortare.

Vad gäller artikel 109.5 i förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 erinrar Tyskland om kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet om programmering av mänskliga och ekonomiska resurser för de decentraliserade byråerna 2014–2020, varigenom ett beslut av stats- och regeringscheferna av den 7–8 februari 2013 genomfördes och enligt vilket ingen skillnad görs mellan å ena sidan avgiftsfinansierade verksamheter och poster och å andra sidan sådana som finansieras genom EU-budgeten. Tyskland anser sig bundet av detta och därför bör Tysklands samtycke till den föreliggande formuleringen inte betraktas som ett prejudikat vid framtida underlag till/ändringar av akter om inrättande av byråer. Tyskland ber kommissionen att ta detta i beaktande vid utarbetandet av jämförbara förslag i framtiden.

För Tyskland är det viktigt att man vid överläggningarna i rådet om artikel 76 uppnår konsensus om att Easas verksamhet på luftfartsskyddsområdet uteslutande ska begränsas till de aspekter som är gemensamma för luftfartsskydd och flygsäkerhet.”

* * *

Uttalande från Konungariket Spanien om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

”Spanien erinrar om att EU-lagstiftningen visserligen gäller för det territorium som fördragen är tillämpliga på i enlighet med artikel 52 i EU-fördraget och artikel 355 i EUF-fördraget, men att det i fråga om Gibraltars flygplats finns en konflikt vad gäller överhögheten över det landområde där flygplatsen är belägen (näset, ett område som inte avträdades till Förenade kungariket genom Utrechtfördraget). Denna konflikt mellan två medlemsstater, som även erkänts av Europeiska unionens domstol, gör det omöjligt att fastställa vilken legitim myndighet som är ansvarig för tillämpningen av denna lagstiftning på Gibraltars flygplats och gör att denna tillämpning måste upphävas tills vidare fram till dess att ett avtal om detta nåtts mellan de båda medlemsstaterna.”

* * *

Uttalande från Förenade kungariket till protokollet

”Förenade kungariket tackar ordförandeskapet för dess hårda arbete med detta ärende. Detta är en fråga om hur EU-lagstiftningen tillämpas på Gibraltar. Förenade kungariket noterar att det i artikel 355.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt föreskrivs att ’Bestämmelserna i fördragen ska tillämpas på de europeiska territorier vilkas utrikes angelägenheter omhändertas av en medlemsstat’ och att sådana territorier inbegriper Gibraltar. Eftersom luftfartslagstiftning inte omfattas något av de undantag från tillämpningen av EU-lagstiftningen i Gibraltar som föreskrivs i Förenade kungarikets anslutningsakt från 1972 anser Förenade kungariket att det i nuläget inte finns någon rättslig grund för att tillåta något undantag från eller upphävande tills vidare av tillämpningen av luftfartslagstiftningen på Gibraltar.

Denna ståndpunkt erkändes genom 2006 års Córdoba-avtal mellan Förenade kungariket, Gibraltar och Spanien vari Spanien (utan att det påverkade dess ståndpunkt om överhögheten över Gibraltar) utfäste sig att upphöra med att försöka få till stånd ett upphävande tills vidare av tillämpningen av EU-luftfartslagstiftningen på Gibraltar. Förenade kungariket och Gibraltar fortsätter att hålla fast vid detta avtal.

Förenade kungariket fortsätter att ha en konstruktiv inställning men skulle inte kunna godta en lydelse som står i strid med EU-fördragen och innebär att tillämpningen på Gibraltar upphävs tills vidare.

Förenade kungarikets regering är säker på att Förenade kungariket har överhöghet över hela Gibraltar.”

* * *

Uttalande från kommissionen om tillämpligheten på Gibraltars flygplats av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

”I frågan om huruvida det genom detta förslag skapas en skyldighet för en offentlig myndighet med ansvar för verksamhet vid eller över Gibraltars flygplats understryker kommissionen att den nuvarande rådtexten till ett förslag till förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 inte skulle ändra tillämpningsområdet för de tillämpliga bestämmelserna jämfört med vad som var fallet inom ramen för förordning (EG) nr 216/2008 vad gäller Gibraltars flygplats. Förslaget skulle alltså inte skapa någon ny skyldighet för en offentlig myndighet med ansvar för verksamhet vid eller över flygplatsen i fråga.

Kommissionen erinrar också om sin neutralitet i tvisten mellan Förenade kungariket och Spanien när det gäller suveränitetsfrågan rörande det territorium där Gibraltars flygplats är belägen och beklagar att denna fråga fördröjer framstegen med diverse luftfartsärenden i rådet.”
