



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 2.5.2013  
COM(2013) 252 final

2013/0132 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages af Den Europæiske Union i Det Bilaterale  
Tilsynsudvalg i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske  
Fællesskab om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed vedrørende beslutning  
nr. 0004 om ændring af bilag 1 til aftalen**

## BEGRUNDELSE

### **1. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

#### **1.1 Baggrund**

I 2007 påpegede den amerikanske luftfartsindustri, at der i EU's regler om de gebyrer og afgifter, som Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) opkræver, ikke skelnes mellem europæiske certificeringsprojekter og EASA-validering af Federal Aviation Administrations (FAA's) godkendelser af amerikanske produkter.

Efter adskillige udvekslinger om dette emne gik Europa-Kommissionen (EC) med til, at EASA-gebyrerne for validering ville blive drøftet i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed (i det følgende benævnt "aftalen").

Det Bilaterale Tilsynsudvalg (BOB) vedtog på sit møde i juni 2011 at se på de gebyrer, som EASA opkræver fra amerikanske ansøgere for validering af FAA-godkendelser i henhold til bestemmelserne i aftalens bilag 1. Som følge heraf blev mandatet for etableringen af en gruppe for validering af gebyrer (VFT) godkendt på BOB-mødet den 11. december 2011.

VFT, der består af repræsentanter fra FAA, EC og EASA, fik af BOB til opgave at gennemgå den nuværende EASA-proces og de metoder til fastsættelse af gebyrer og afgifter, som anvendes ved validering af amerikanske produkter, og udarbejde anbefalinger til ændringer af aftalen, der vil kunne løse de problemer, der er forbundet med EASA-gebyrer for validering af amerikanske produkter.

#### **1.2 Forklaring af EASA's system for gebyrer og afgifter**

Alle EASA's gebyrer opkræves på grundlag af Kommissionens forordning (EF) nr. 593/2007 (som ændret), hvori der er fastsat de gebyrer og afgifter, som EASA skal opkræve for alle certificeringsopgaver.

Denne forordning angiver de nøjagtige gebyrer, der skal opkræves for hvert certifikat (årligt for flerårige projekter) og hver godkendelse samt en timetakst for visse opgaver, der afregnes på timebasis. Omkostningerne ved alle opgaver i forbindelse med certificering af materiel, dele og apparatur (herunder godkendelse af reparationsdata osv.) samt aktiviteter, der vedrører godkendelse af organisationer (herunder konstruktionsorganisationer, produktionsorganisationer, vedligeholdelsesorganisationer osv.), skal dækkes fuldt ud af de ansøgere, der anmoder om disse certifikater/godkendelser. Derudover skal EASA's omkostninger i forbindelse med vedvarende luftdygtighed af materiel, dele og apparatur og kontrollen med godkendte organisationer også dækkes fuldt ud, og de er omfattet af førnævnte forordning.

Gebyrerne i forordning (EF) nr. 593/2007 er justeret med en faktor på årsbasis for at tage hensyn til inflationen. Derudover revideres disse gebyrer regelmæssigt for at sikre, at de svarer til EASA's omkostninger, og de kan om nødvendigt ændres af Kommissionen i

overensstemmelse med forskriftsproceduren med kontrol. Gebyrerne fastsættes og tilpasses ved hjælp af en kombination af reelle data om certificeringsaktiviteter og tidligere omkostninger og forretningsplanens data om den fremtidige udvikling. Baseret på disse data beregnes timesatser og faste gebyrer. Denne metode muliggør både forøgelse eller nedsættelse af gebyrerne, hvis der er grundlag for det i de bagvedliggende data.

### **1.3 Anvendelse af en reduktionsfaktor i aftalen**

Under drøftelserne i VFT blev det klart, at hverken EASA eller FAA fuldt har indarbejdet aftalen i deres interne processer. Selvom begge de tekniske repræsentanter arbejder efter fælles valideringsprincipper, som skal afspejle aftalens hensigt og ånd, står det klart, at aftalens fulde potentiale ikke bliver realiseret.

I EASA's gebyrliste tages der på nogle områder særligt hensyn til certificeringsarbejde uden for EU. Der opkræves f.eks. samme gebyr for supplerende typecertifikater (STC'er), der er klassificeret som "grundlæggende", som for enkle STC'er, uanset konstruktionsændringens kompleksitet. Der er opkrævet også reducerede gebyrer for aktiviteter, der er forbundet med den vedvarende luftdygtighed af certifikater, der er udstedt uden for EU. Med hensyn til accepterede organisationsgodkendelser, er gebyret for del 145-godkendelser ligeledes reduceret.

Ikke desto mindre fastlægges det ved forordning (EF) nr. 593/2007, at EASA skal opkræve gebyrer, der afspejler dets samlede certificeringsomkostninger. For certifikater og godkendelser beregnes gebyrer primært ved at anvende historiske data om deltagelse i lignende projekter kombineret med forretningsplanens data. På grundlag af denne metode er det ikke muligt for EASA at tage særligt hensyn til sine bilaterale partnere, herunder USA, i selve gebyr- og afgiftsforordningen. Hvis der skal tages særlige hensyn, der rækker ud over denne forordning, skal det ske via en forordning, der træder i stedet for, eller via en international traktat, som har forrang frem for forordningen.

På dette grundlag og med henblik på at opnå en mere fuldstændig overensstemmelse med hensigten i aftalens artikel 14, hvoraf det fremgår, at gebyrer skal være retfærdige, rimelige og stå i forhold til ydelserne, er VFT nået til enighed om og har anbefalet en beslutning fra BOB om anvendelse af en reduktionsfaktor på de relevante gebyrtabeller i forordning (EF) nr. 593/2007 for at tage højde for effektivitetsgevinster i forbindelse med de i aftalen omhandlede valideringsprocesser. For at opnå den nødvendige undtagelse fra forordning (EF) nr. 593/2007 via aftalen skal reduktionsfaktoren inkorporeres i bestemmelserne i bilag 1.

### **1.4 Proceduremæssige aspekter**

Den relevante rådsafgørelse og aftalen trådte i kraft den 1. maj 2011, efter at parterne havde meddelt, at deres respektive interne procedurer, som var nødvendige for ikrafttrædelsen, var afsluttet.

Artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fastlægger, at Rådet på forslag af Kommission vedtager en afgørelse om fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ, der er nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage beslutninger, der har retsvirkning.

Ved artikel 4, stk. 4, i Rådets afgørelse 2011/719/EU<sup>1</sup> om indgåelse af aftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed er det fastlagt, at Rådet træffer afgørelse om ændringer af aftalens bilag, når disse medfører ændringer af relevante EU-retsakter.

Det er derfor nødvendigt med en rådsafgørelse om den holdning, der skal indtages af EU i Det Bilaterale Tilsynsudvalg vedrørende beslutningen om at ændre bilag 1 til aftalen i overensstemmelse med udkastet til beslutning 0004, som er vedlagt som bilag til forslaget til Rådets afgørelse.

## **2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

Medlemsstaterne blev regelmæssigt informeret under arbejdsprocessen.

## **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

### **1.1. Resumé af forslaget**

Med den foreslåede ændring af bilag 1 til aftalen indføres en reduktionsfaktor for EASA-gebyrer og -afgifter i forbindelse med valideringen af amerikanske produkter, som derved vil afspejle aftalens ånd og de gevinster, der kan opnås.

### **1.2. Retsgrundlag**

Artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

### **1.3. Nærhedsprincippet**

Aftalen omfatter spørgsmål, hvor EU har kompetence, og hvor der er behov for at opretholde forbindelser med Amerikas Forenede Stater på EU-niveau.

### **1.4. Indvirkning på eksisterende EU-lovgivning**

I de gældende bestemmelser i forordning (EF) nr. 593/2007 skelnes der ikke mellem de gebyrer og afgifter, som EASA opkræver for (europæiske) certificeringsprojekter og for validering af produkter, der stammer fra tredjelande, som EU har en bilateral luftfartssikkerhedsaftale med. Et afgørende element i disse aftaler, som er et resultat af gensidig tillid til og anerkendelse af et tilsvarende sikkerhedsniveau i de pågældende parts systemer, er de effektivitetsgevinster, der opnås ved at stole på den anden parts arbejdsprocesser og resultater, hvilket medfører en mindre arbejdsbyrde og færre omkostninger i forbindelse med udførelsen af en validering.

De juridiske virkninger af at indføre den påtænkte reduktionsfaktor i bilag 1 til aftalen vil i kraft af aftalens status som international traktat være, at disse bestemmelser vil have forrang frem de gældende bestemmelser i forordning (EF) nr. 593/2007. For at bestemmelsen kan anvendes ikke blot som følge af aftalen (mellem EU og USA), bør en specifik bestemmelse

---

<sup>1</sup> EUT L 291 af 9.11.2011, s. 1.

optages i forordning (EF) nr. 593/2007, hvilket er en proces, der er i gang på skrivende tidspunkt.

Med hensyn til de sandsynlige virkninger for budgettet henvises der til punkt 4 nedenfor.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Et forventet underskud i EASA's indtægter fra gebyrer og afgifter som følge af, at ændringen af bilag 1 til aftalen træder i kraft, vil beløbe sig til ca. 450 000 EUR, som fuldt ud dækkes ved omlægning inden for agenturets budget for gebyrer og afgifter.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages af Den Europæiske Union i Det Bilaterale Tilsynsudvalg i henhold til aftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed vedrørende beslutning nr. 0004 om ændring af bilag 1 til aftalen**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets afgørelse 2011/719/EU af 7. marts 2011 om indgåelse af aftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed<sup>2</sup> (i det følgende benævnt aftalen) trådte i kraft den 1. maj 2011.
- (2) Ifølge aftalens artikel 3, litra C, nr. 2), kan Det Bilaterale Tilsynsudvalg, som nedsættes ved aftalens artikel 3, litra A, ændre bilagene, jf. dennes artikel 19, litra B.
- (3) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, i Rådets afgørelse 2011/719/EU skal indtages på Unionens vegne i Det Bilaterale Tilsynsudvalg, for så vidt angår denne specifikke afgørelse om ændring af bilag 1 til aftalen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

### *Artikel 1*

Den holdning, som på Unionens vegne skal indtages i Det Bilaterale Tilsynsudvalg (BOB), jf. artikel 3, litra A, i aftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed, for så vidt angår vedtagelse af en BOB-beslutning om ændring af bilag 1 til aftalen, baseres på det udkast til Det Bilaterale Tilsynsudvalgs beslutning 0004, der er knyttet til nærværende afgørelse.

### *Artikel 2*

---

<sup>2</sup> EUT L 291 af 9.11.2011, s. 1.

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

*Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*

**BILAG**  
**DET BILATERALE TILSYNSUDVALG**  
**FOR AFTALEN**  
**MELLEM**  
**AMERIKAS FORENEDE STATER**  
**OG DEN EUROPÆISKE UNION,**  
**OM REGELSAMARBEJDE INDEN FOR CIVIL**  
**LUFTFARTSSIKKERHED**  
**BESLUTNINGSDOKUMENT**  
**BESLUTNING NR. 0004**

I overensstemmelse med artikel 19, litra B, i aftalen mellem Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab om regelsamarbejde inden for civil luftfartssikkerhed (i det følgende benævnt "aftalen"), hvori det fastlægges, at beslutninger om ændring af bilagene til aftalen kan træffes af Det Bilaterale Tilsynsudvalg (i det følgende benævnt "BOB"), der er nedsat i henhold til artikel 3 i aftalen, bestemmer BOB følgende:

1. Bilag 1 til aftalen ændres ved at tilføje et nyt afsnit 3.2.11 med følgende ordlyd:

"3.2.11, litra a) Pr. 1. januar 2013 må de årlige gebyrer, som en teknisk repræsentant pålægger en ansøger eller en reguleret enhed for en validering, som denne tekniske repræsentant udfører i henhold til afsnit 3.2.4 med henblik på godkendelse af

- i) konstruktionen af luftfartøjer, luftfartøjsmotorer, propeller eller apparatur
- ii) et supplerende typecertifikat
- iii) visse større ændringer i en typekonstruktion, som fastlagt i de tekniske gennemførelsesprocedurer
- iv) ændringer mht. støj og emissioner

ikke overstige 95 % af de gebyrer, som den tekniske repræsentant ville have pålagt ansøgeren eller den regulerede enhed samme kalenderår ved udstedelse af en tilsvarende godkendelse af en konstruktion, et supplerende typecertifikat, en større ændring eller ændringer mht. støj og emissioner i forbindelse med en certificeringsproces.

b) De årlige gebyrer, som en teknisk repræsentant pålægger en ansøger eller en reguleret enhed for en validering, som denne tekniske repræsentant udfører i henhold til afsnit 3.2.4, skal afspejle de effektivitetsgevinster, der opnås ved at anvende en valideringsproces i stedet for en certificeringsproces. Sådanne effektivitetsgevinster og dermed forbundne gebyrned sættelser skal underbygges af relevante data. Derfor skal Det Bilaterale

Tilsynsudvalg regelmæssigt revidere procentsatsen i litra a) ovenfor og tilpasse den, såfremt det er nødvendigt."

2. Den regelmæssige revision, der er omhandlet i det nye afsnit 3.2.11, litra b), skal højst foretages hvert andet år. I overensstemmelse med afsnit 2.2.1 i bilag 1 til aftalen bistår Det Bilaterale Tilsynsudvalg af Tilsynsudvalget for Certificering ved sådanne revisioner og i udarbejdelsen af eventuelt nødvendige beslutninger. Revisionen og beslutningen skal baseres på oplysninger, som de tekniske repræsentanter stiller til rådighed.

Ændringen træder i kraft på datoen for den sidste undertegnelse nedenfor.

For Det Bilaterale Tilsynsudvalg:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

EUROPA-KOMMISSIONEN

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

DEN EUROPÆISKE UNION

AMERIKAS FORENEDE STATER

VED:

\_\_\_\_\_

VED:

\_\_\_\_\_

TITEL: Associate Administrator for  
Aviation Safety

TITEL: Direktør for luftfart og  
international transport,  
Generaldirektoratet for Mobilitet  
og Transport

DATO:

DATO:

STED: Washington, DC

STED: Bruxelles, Belgien