



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.8.2007
KOM(2007) 475 endelig

2005/0191 (COD)

KOMMISSIONENS UDTALELSE
i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), om Europa-Parlamentets ændringsforslag til Rådets fælles holdning til forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart

KOMMISSIONENS UDTALELSE
i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), om Europa-Parlamentets ændringsforslag til Rådets fælles holdning til forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart

Ændring af Kommissionens forslag i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

1. Indledning

Ifølge EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), skal Kommissionens afgive udtalelse om de ændringsforslag, Europa-Parlamentet foreslår ved andenbehandlingen. Kommissionen forelægger hermed sin udtalelse om Parlamentets ændringsforslag.

2. Baggrund

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dok. KOM(2005) 429 endelig – C6-0290/2005 -2005/0191 COD):	22.9.2005
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	20.4.2006
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling:	15.6.2006
Fælles holdning vedtaget:	11.12.2006
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets andenbehandling:	25.4.2007

3. Formålet med Kommissionens forslag

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart har været i kraft siden januar 2003. Erfaringen fra Kommissionens inspektioner og medlemsstaternes daglige anvendelse af forordningen har vist, at den hurtige transformation til lovgivning af en række ikke bindende henstillinger udarbejdet af medlemsstaterne som følge af den hurtige udarbejdelse og vedtagelse af forordningen efter begivenhederne den 11. september 2001 har resulteret i nogle problemer, der påvirker gennemførelsen af forordningen ret kraftigt.

Derfor foreslog Kommissionen en revision af denne forordning for at affatte retsreglerne klarere og forenkle og harmonisere dem yderligere for generelt at øge sikkerheden inden for civil luftfart. Den nye rammeforordning bør alene fastlægge de grundlæggende principper for, hvad der skal gøres for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, mens der ved gennemførelsesbestemmelser bør fastsættes tekniske og proceduremæssige regler for, hvordan dette mål skal nås.

4. Kommissionens udtalelse om Europa-Parlamentets ændringsforslag

Kommissionen kan acceptere de fleste af de ændringsforslag, som Europa-Parlamentet har vedtaget ved andenbehandlingen, enten fuldt ud, delvist eller i princippet. De ændringer, som Kommissionen kan tilslutte sig, bekræfter Kommissionens oprindelige forslag, indfører mindre redaktionelle ændringer uden at påvirke forslaget indhold negativt, tilføjer rapporteringskrav og indfører en yderst velkommen bestemmelse om samarbejde med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

Kommissionen kan fuldt ud godkende (med forbehold af omformulering om nødvendigt med forbehold for ændring af ordlyd) ændringsforslag 1, 4, 5, 9, 11, 14, 16, 18, 19, 24, 27, 28, 30, 35, 40, 41, 42, 43, 45, 48, 50, 52, 53, 55, 58, 59, 61, 64, 65, 69, 71, 76, 80, 83, 91 og 93. Den kan i princippet godkende ændringsforslag 12, 17, 20, 23, 25, 26, 38, 46, 49, 56, 68, 92, 94 og 96, og delvis godkende ændringsforslag 6, 7, 13, 15, 29, 34, 51, 54, 70 og 72. De resterende ændringsforslag 2, 3, 8, 10, 21, 22, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 44, 47, 57, 60, 62, 63, 66, 67, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 95 og 97 må afvises.

Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer i princippet:

Ændringsforslag 12 om at oprette en solidaritetsmekanisme til ydelse af bistand efter terrorhandlinger, som alene omtales i præambelen. Kommissionen anerkender dette spørgsmåls betydning, men er af den opfattelse, at følgerne heraf rækker ud over transportsektoren.

Ændringsforslag 17 om at indføje en definition af "lufthavn" er ikke strengt nødvendig i denne forordning, men kan accepteres af Kommissionen i princippet.

Ændringsforslag 20 om at ændre definitionen af "demarkeret område" er ikke nødvendigt, eftersom ingen airside-områder i lufthavne er tilgængelige for den almene offentlighed. For at tydeliggøre dette ville det være bedre at tilføje ordet "airside" foran "område".

Ændringsforslag 23 om ændring af definitionen af "post" kan accepteres, men det bør tydeliggøres, at "luftfartsselskabers post" er undtaget.

Ændringsforslag 25 og 26 om ændring af definitionen af "kendt befragter" og "registreret befragter" er i overensstemmelse med Kommissionens oprindelige forslag. Dog ville det være nyttigt at tilføje "for egen regning", da dette vil tydeliggøre teksten. I ændringsforslag 26 ville det endvidere være nyttigt at anvende formuleringen "fragt eller post", da denne er mere i overensstemmelse med resten af forordningen.

Ændringsforslag 38 om gennemsigtighed i forbindelse med opkrævning af afgifter fastslår, at sikkerhedsmkostninger skal angives over for passageren. Selv om dette ikke er strengt nødvendigt for forordningen, kunne det overvejes som et middel til at sikre borgerne større gennemsigtighed.

Ændringsforslag 46 om samarbejde med ICAO er velkomment, men bør indføres i en særskilt artikel, idet artikel 6 alene omhandler tredjelande, og ICAO ikke kan betragtes som et tredjeland.

Ændringsforslag 49 om sikkerhedsprogrammer kan accepteres, selv om det er overflødigt.

Ændringsforslag 56 om anerkendelse af EF-luftfartsselskabers sikkerhedsprogrammer kan accepteres, men formuleringen bør ændres, så lokale krav også er omfattet.

Ændringsforslag 68 om datoen for anvendelse vil afhænge af, hvornår forordningen vedtages.

Ændringsforslag 92 angående princippet om, at våben transporteres sikkert i indskrevet bagage, kan accepteres, men ordlyden kunne forbedres.

Ændringsforslag 94 om en klar fastlæggelse af ansvaret for at træffe foranstaltninger i tilfælde af ulovlige handlinger kan accepteres.

Ændringsforslag 96 om sikkerhedsudstyr kan kun accepteres, hvis ordet "godkendte" erstattes af "fastlagte", eftersom der ikke findes et EU-omfattende godkendelsessystem.

Ændringsforslag, som accepteres delvist:

Ændringsforslag 6, hvorved der indføres en mindre, redaktionel ændring, kan accepteres, men ændringen af "denne forordning" til "den nye lovgivning" kan ikke accepteres.

Ændringsforslag 7 kan accepteres, men ændringen af "denne forordning" til "den nye lovgivning" kan ikke accepteres.

Ændringsforslag 13 begrænser udgaven af bilag 17 til den eksisterende. Selv om dette var med i Kommissionens oprindelige forslag, accepterede Kommissionen Rådets argument for at kunne bevare denne beføjelse, når nye udgaver foreligger. Det samme argument gør sig gældende for **ændringsforslag 15**, hvad angår henvisningen til Chicago-konventionen.

Ændringsforslag 29 om "sikkerhedsofficerer om bord" bør omfatte både medlemsstaternes og tredjelandes sikkerhedsofficerer, så "medlem" bør udgå af "medlemsstat(en)".

Ændringsforslag 34 og 51, hvor muligheden for at anvende hasteproceduren til at vedtage gennemførelsesforanstaltninger via udvalgsproceduren bortfalder, kan ikke accepteres.

Ændringsforslag 54 om sikkerhedsprogrammer for luftfartsselskaber bør henvise til såvel EU-kravene som de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart. Med det oprindelige forslag pålægges luftfartsselskaber, lufthavne og andre enheder tilsvarende forpligtelser, som ville blive ændret med dette ændringsforslag.

Ændringsforslag 70, hvorved "Enhver person" ændres til "Alle ansatte" må afvises, idet det ikke bør være muligt for en ikke-ansat person at få udstedt et ID-kort, der giver mulighed for uledsaget adgang til security-beskyttede områder *uden* at have gennemgået en baggrundskontrol med tilfredsstillende resultat.

Ændringsforslag 72, hvorved ordet "post" udgår, skaber uoverensstemmelse i den del af teksten, som vedrører fragt og post.

Ændringer, som Kommissionen afviser:

Ændringsforslag 2, hvorved "Forordningen" ændres til "Den nye lovgivning" kan ikke accepteres, fordi denne retsakt efter et par år ikke længere er ny.

Ændringsforslag 2, 31, 39 og 44, om finansiering af sikkerheden tilstræber at forpligte medlemsstaterne til at bære en del af omkostningerne ved luftfartssikkerhed – de foranstaltninger, som medlemsstaterne kræver i tillæg til EU-lovgivningen ("strengere

foranstaltninger" som forordningens artikel 5 giver mulighed for). Kommissionen kan i nogen grad tilslutte sig denne holdning, men dette spørgsmål bør ikke fastlægges i den foreslåede forordning, som vedrører tekniske normer.

Ændringsforslag 8 og 60 om EASA stiller krav om, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur skal udføre sikkerhedsinspektioner. Det er uhensigtsmæssigt at ændre EASA's kompetencer i så væsentlig grad ved at pålægge det sikkerhedsopgaver på grundlag af et sådant ændringsforslag.

Ændringsforslag 10, 67, 77, 79 og 81 om aftaler med tredjelande, hvorved det tilstræbes at fremme målet om "one-stop security" i forbindelse med flyvninger mellem Fællesskabet og tredjelande. Skønt hensigten med ændringsforslagene er prisværdig, gør disse ændringsforslag opgaven vanskeligere og ikke lettere, som det er hensigten. Da reglerne for transferpassagerer og transfer-bagage skal anvendes i Fællesskabets lufthavne, er sådanne eksteritoriale elementer ikke til stede, og derfor er der intet behov for aftaler. Det bør være muligt at anerkende sikkerhedsnormer i tredjelande i henhold til udvalgsproceduren.

Ændringsforslag 21 og 32 om baggrundskontrol tilstræber at harmonisere reglerne for baggrundskontrol af lufthavnspersonale og flyvebesætninger. Dette går videre end anvendelsesområdet for denne lovgivning, idet de nationale efterretningstjenesters arbejde ville blive inddraget (subsidiaritet).

Ændringsforslag 22 om transitpassagerer kan ikke accepteres, fordi passagerer, der fortsætter deres rejse med samme luftfartøj, men hvor rutenummeret er ændret, ikke ville være omfattet af forordningens anvendelsesområde.

Ændringsforslag 33 indeholder en udløbsklausul, hvorved al gennemførelseslovgivning kræves revurderet med henblik på fornyet vedtagelse efter 6 måneder. Dette ville medføre juridisk usikkerhed og manglende stabilitet i de foranstaltninger, der skal anvendes, og erhvervslivet vil blive ramt hårdest heraf.

Ændringsforslag 36 om indførelse af risikovurdering, konsekvensanalyse og skøn over omkostninger: Selv om definitionen af normerne og den generelle politik underkastes en risikovurdering og konsekvensanalyse, ville det ikke være hensigtsmæssigt at gøre dette for de enkelte foranstaltninger og procedurer. Desuden vil ekspertgruppen (jf. ændringsforslag 65, som Kommissionen kan acceptere) kunne danne forum for en udførlig vurdering af gennemførelsesforanstaltninger og –procedurer.

Ændringsforslag 37 om indførelse af en mulighed for, at medlemsstaterne kan undlade at deltage i foranstaltninger, hvor resultatet efter deres mening ikke står mål med indsatsen. Dette ville ødelægge hele konceptet med harmoniserede grundlæggende sikkerhedsnormer for luftfarten i hele Fællesskabet og lede tilbage til den gamle situation, hvor der blev anvendt ukoordinerede sæt af nationale regler.

Ændringsforslag 47, hvorved Kommissionen pålægges at høre et tredjeland, inden den udarbejder et passende svar til det pågældende tredjeland, virker uhensigtsmæssigt i en EF-forordning.

Ændringsforslag 57, hvorved anvendelsesområdet afgrænses til sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kan ikke accepteres, fordi reglen ikke alene bør gælde for sikkerhedsgodkendte fragtagenter.

Ændringsforslag 62, hvorved der føres tilsyn med hver enkelt europæisk lufthavn, der falder inden for denne forordnings anvendelsesområde, mindst én gang inden fire år efter denne forordnings ikrafttræden, er urealistisk. Dette ville indebære, at Kommissionen enten foretager 200 inspektioner om året, eller omvendt, at Kommissionen pålægger medlemsstaterne at inspicere sine lufthavne efter en fireårig turnusordning, hvilket ikke er tilstrækkeligt hyppigt.

Ændringsforslag 63 går ud på at begrænse antallet af bestemmelser, der henvises til. Men det bør være muligt at betragte foranstaltninger og procedurer indeholdende fortrolige oplysninger som "EU-klassificerede oplysninger".

Ændringsforslag 66 er en gentagelse af ændringsforslag 64, som Kommissionen allerede har accepteret.

Ændringsforslag 73, 75, 86 og 90 er af en sådan detaljeringsgrad, at de bør overlades til gennemførelseslovgivningen.

Ændringsforslag 74 overlapper regler, fordi dette forhold allerede er omfattet af bilagets punkt 4.1. 3, litra b).

Ændringsforslag 82 om identificering af indskrevet bagage som ledsaget eller uledsaget er en tilbagevenden til Kommissionens oprindelige forslag, men det bør ændres på grund af en uoverensstemmelse med bilag 17 til Chicago-konventionen (vejledning).

Ændringsforslag 84, 85, 87, 88 og 89 hvorved ordet "post" udgår, skaber uoverensstemmelse i den del af teksten, som vedrører fragt og post. Endvidere er teksten til ændringsforslag 85 mere præcist formuleret i Rådets forslag.

Ændringsforslag 95 om uddannelse gælder kun for personale med lufthavns- eller flybesætnings-id-kort, som ikke vil blive udstedt til midlertidigt ansatte eller besøgende.

Ændringsforslag 97 om baggrundskontrol, inden der udstedes licenser til piloter, går videre end anvendelsesområdet for denne forordning.

5. Konklusion

I henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen sit forslag som ovenfor angivet.