

# EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

*Mødedokument*

ENDELIG  
**A6-0212/2006**

15.6.2006

**\*\*\*II**

## **INDSTILLING VED ANDENBEHANDLING**

om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart  
(13376/1/2005 – C6-0090/2006 – 2000/0069(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Ulrich Stockmann

### ***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\* Samstemmende udtalelse  
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der  
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-  
traktatens artikel 7*
- \*\*\*I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*\*II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\*III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast*

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede retsgrundlag)

### ***Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst***

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med fede typer og kursiv. Kursivering uden fede typer er en oplysning til de tekniske tjenestegrene om elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

## INDHOLD

	<b>Side</b>
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	11
PROCEDURE.....	13



## FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (13376/1/2005 – C6-0090/2006 – 2000/0069(COD))**

**(Fælles beslutningsprocedure: andenbehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Rådets fælles holdning (13376/1/2005 – C6-0090/2006),
  - der henviser til sin holdning ved førstebehandling<sup>1</sup> til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2000)0121)<sup>2</sup> og til dens ændrede forslag (KOM(2002)0030)<sup>3</sup>,
  - der henviser til Kommissionens ændrede forslag (KOM(2004)0073)<sup>4</sup>,
  - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 62,
  - der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Transport- og Turismeudvalget (A6-0212/2006),
1. godkender den fælles holdning som ændret;
  2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Rådets fælles holdning

---

Ændringsforslag

---

Ændringsforslag 1  
BETRAGTNING 6 A (ny)

***6a) I en del medlemsstater har man forhandlet sig frem til aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, som med sigte på flyvesikkerheden fastlægger strengere bestemmelser om begrænsning af flyve- og tjenestetiderne. Det er vigtigt at disse aftaler forbliver gældende og at sikre, at de***

---

<sup>1</sup> EUT C 262 af 18.9.2001, s. 224 og EUT C 272 E af 13.11.2003, s. 103.

<sup>2</sup> EUT C 311 E af 31.10.2000, s. 13.

<sup>3</sup> EUT C 227 af 24.9.2002, s. 1.

<sup>4</sup> Endnu ikke offentliggjort i EUT.

*er i overensstemmelse med denne forordning. Denne forordning må ikke medføre en forringelse af flyvesikkerhedsniveauet, hvor der findes sådanne aftaler.*

*Begrundelse*

*Et nyt forslag til retsakt må ikke medføre, at flyvesikkerheden forringes i medlemsstater, som allerede har højere niveauer, uanset om disse er skabt ved lov eller gennem kollektive aftaler.*

Ændringsforslag 2  
BETRAGTNING 12

12) Det anses for relevant senest **tre** år efter denne forordnings ikrafttræden at afslutte en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser og, om nødvendigt, bestemmelserne om kabinepersonale.

12) Det anses for relevant senest **to** år efter denne forordnings ikrafttræden at afslutte en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser og, om nødvendigt, bestemmelserne om kabinepersonale.

*Begrundelse*

*Det er vigtigt, at denne videnskabelige og tekniske vurdering gennemføres så hurtigt som muligt for at imødegå svagheder og mangler. Desuden bør alle videnskabelige beviser indgå i subpart Q.*

Ændringsforslag 3  
BETRAGTNING 14 A (ny)

***14a) Målet med denne forordning er at sikre harmoniserede sikkerhedsstandarder på højeste niveau. Flere medlemsstater sikrer et sådant sikkerhedsniveau ved lovgivning eller gennem kollektive aftaler. Bestemmelserne i bilag III, subpart Q, bør under ingen omstændigheder kunne benyttes som gyldigt grundlag til at mindske sikkerhedsniveauet i medlemsstaterne, når denne forordning træder i kraft.***

## Begrundelse

*Luftfartsselskaber i lande med høje standarder vil opfordre deres civile luftfartsmyndigheder til at sænke overgrænserne til de mindre restriktive grænser i subpart Q. Da EU-direktivet er væsentligt mere tolerant, vil luftfartsselskaberne med argumentet om den nødvendige konkurrenceevne under forhandlinger med piloternes organisationer arbejde på en lempelse af bestemmelserne i de kollektive aftaler. Det er nødvendigt med en klausul, der hindrer, at subpart Q i sådanne lande benyttes som et påskud til at muliggøre en forringelse af de gældende sikkerhedsstandarder.*

### Ændringsforslag 4 BETRAGTNING 14 A (ny)

***14a) Målet med denne forordning er at sikre harmoniserede sikkerhedsstandarder på højeste niveau. Adskillige medlemsstater sikrer et sådant sikkerhedsniveau gennem lovgivning og/eller inden for rammerne af kollektive aftaler. Bestemmelserne i dele af bilagene bør under ingen omstændigheder skabe et gyldigt grundlag for at mindske sikkerhedsniveauet i medlemsstaterne, når denne forordning træder i kraft.***

### Ændringsforslag 5 ARTIKEL 1, STK. 1, NR -1A (nyt) Betragtning 9 a (ny) (forordning (EØF) nr. 3922/91)

***-1a. Efter betragtning 9 indføjes følgende betragtning:***

***"(9a) Anvendelsen af bestemmelserne om begrænsning af flyve- og tjenestetid kan forårsage væsentlige forstyrrelser i arbejdsplanerne i de driftsmodeller, der udelukkende er baseret på natflyvning; på baggrund af dokumentation, som skal forelægges af de berørte parter, bør Kommissionen foretage en evaluering og foreslå ændring af bestemmelserne om flyve- og tjenestetid for at tage hensyn til disse særlige driftsmodeller";***

## Begrundelse

*Forstyrrelserne i arbejdsplanerne har ofte negativ indflydelse på sikkerhedsniveauet ved*

*driftsmodeller inden for natekspresfragt. Det er tilfældet, hvis arbejdsplanerne er baseret på personalets tilvænning til de natlige tjenestetider ved hjælp af et begrænset antal overgange mellem dag og nat. Denne betragtning skal rette op på det forhold, at natekspresfragttjenester og udbydere af samme var undtaget fra Kommissionens oprindelige forslag samt Europa-Parlamentets betænkning ved førstebehandlingen.*

Ændringsforslag 6

ARTIKEL 1, NR. -1 B (nyt)

Betragtning 10 a (ny) (forordning (EØF) nr. 3922/91)

***-1b. Efter betragtning 10 indføres følgende betragtning:***

***"10a) Senest ... \* bør Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur foretage en videnskabelig og medicinsk vurdering af bilag III, subpart Q og O. I overensstemmelse med proceduren i denne forordning bør Kommissionen i tæt samarbejde med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur straks udarbejde og forelægge forslag om ændring af de tekniske bestemmelser om flyve-, tjeneste- og hviletid.***

---

***\* To år efter denne forordnings ikrafttræden.***

Ændringsforslag 7

ARTIKEL 1, NR. -1 C (nyt)

Betragtning 10 b (ny) (forordning (EØF) nr. 3922/91)

***-1c. Efter betragtning 10 indføres følgende betragtning:***

***Ved den i artikel 8a nævnte vurdering af visse bestemmelser bør den valgte vej til harmonisering af kabinebesætningernes uddannelse fortsættes for at muliggøre gensidig anerkendelse af uddannelserne i hele Fællesskabet. I denne forbindelse undersøges muligheden for at certificere flyvebesætningerne yderligere.***



## Begrundelse

*Harmoniseringen af kabinebesætningernes uddannelse tjener til at opnå ensartede og høje europæiske standarder. Med gensidig anerkendelse af uddannelserne samt mulighed for certificering af besætningerne kan der tages hensyn til målet om et europæisk arbejdsmarked for kabinepersonale.*

### Ændringsforslag 8

#### ARTIKEL 1, NR. 9

Artikel 8 a, stk. 1 (forordning (EØF) nr. 3922/91)

1. Senest den ... + afslutter Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne i subpart Q, og, **hvis relevant**, subpart O, i bilag III.

---

+ **Tre** år efter denne forordnings ikrafttræden.

1. Senest den ... + afslutter Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne i subpart Q og subpart O, i bilag III.

---

+ **To** år efter denne forordnings ikrafttræden.

### Ændringsforslag 9

#### ARTIKEL 1, NR. 9

Artikel 8 a, stk. 2 (forordning (EØF) nr. 3922/91)

2. Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur bistår Kommissionen med at udarbejde forslag til ændring af de gældende tekniske bestemmelser i subpart Q i bilag III, jf. dog artikel 7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur\*.

2. Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur bistår Kommissionen med at udarbejde forslag til ændring af de gældende tekniske bestemmelser i subpart Q i bilag III, jf. dog artikel 7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur\*, **og det udfærdiger henstillinger senest seks måneder efter forelæggelsen af konklusionerne af den videnskabelige og medicinske vurdering, der er omhandlet i stk. 1. Kommissionen vedtager forslag, idet den indarbejder henstillingerne heri.**

## Begrundelse

*Det mandat, som Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur har fået, er hensigtsmæssigt, da det teknisk set er i stand til at iværksætte undersøgelsen allerede i 2006. Hermed begrænses*

*det tidsrum, hvor en utilstrækkelig og begrænset sikkerhedsordning som den nuværende er obligatorisk. Der må derfor ikke gå mere end to år fra forordningens ikrafttræden til udarbejdelsen af undersøgelsen. Der må tages hensyn til de områder, der er nævnt i ændringsforslaget, eftersom nogle af dem ikke er omfattet af subpart Q. Luftfartssikkerheden har førsteprioritet, og lovgivningen må ikke svækkes.*

#### Ændringsforslag 10

#### BILAG

#### Bilag III, subpart Q, punkt 2.1, litra b

b) eventuelle bestemmelser, som myndigheden i overensstemmelse med denne subpart anvender til opretholdelse af sikkerheden.

b) eventuelle bestemmelser, som myndigheden i overensstemmelse med denne subpart anvender til opretholdelse af sikkerheden; ***bestemmelserne i denne subpart kan ikke være et gyldigt grundlag, der berettiger medlemsstaterne til at forringe lovgivningen om flyvesikkerhed.***

#### *Begrundelse*

*I den nuværende subpart Q foreslås en harmonisering af bestemmelserne om luftfartssikkerhed på et niveau, der er lavere end det tilsvarende i nogle medlemsstater, hvis lovgivning er mere fremskreden.*

## BEGRUNDELSE

### DET HIDTIDIGE SAGSFORLØB

Den 24. maj forelagde Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.

Formålet med forslaget var at gennemføre tekniske krav, der anvendes i hele fællesskabet, og at harmonisere bestemmelserne om fly, der anvendes til kommerciel lufttransport.

Europa-Parlamentet afsluttede sin førstebehandling den 18. januar 2001. Kommissionen fremlagde derefter den 4. februar et ændret forslag, hvori den havde indarbejdet størstedelen af Europa-Parlamentets ændringer, inklusive den ønskede nye subpart Q.

Da Kommissionens ændrede forslag tog hensyn til de fleste af Europa-Parlamentets krav, besluttede den daværende ordfører, Brian Simpson (PSE), udelukkende at koncentrere sig om det mest kontroversielle spørgsmål ved den nye førstebehandling, nemlig fastlæggelse af minimumskrav med hensyn til flyve-, tjeneste- og hviletid i bilag III, subpart Q. Europa-Parlamentet vedtog et ændringsforslag herom den 3. september 2002 efter langvarige og vanskelige forhandlinger mellem de berørte parter.

Derfor ændrede Kommissionen den 10. februar atter sit forslag, idet den også tog hensyn til resultaterne af Rådets forhandlinger om bestemmelserne om kabinebesætninger (subpart Q).

Den 10. december 2004 opnåede Rådet delvis politisk enighed. Den endelige vedtagelse af den fælles holdning skete den 9. marts 2006, hvorved størstedelen af Europa-Parlamentets ændringer fra de to førstebehandlinger blev overtaget.

### BETYDNINGEN AF ÆNDRINGEN AF FORORDNING NR. 3922/91

Efter en lovgivningsproces på seks år fastlægges der med denne ændring af forordning nr. 3922/91 endelig mange sikkerhedsrelevante tekniske krav på europæisk plan. De omfatter - ud over de allerede nævnte subpart O (kabinebesætning) og Q (begrænsninger af flyve-, tjeneste- og hviletid) - forskellige andre områder som f.eks. instrumenter og udstyr (subpart K), kommunikations- og navigationsudstyr (subpart L), vedligeholdelse af flyvemaskiner (subpart M) og lufttransport af farligt gods (subpart R).

Således vil man på mange områder opnå et ensartet, højt og påtrængende nødvendigt sikkerhedsniveau i hele fællesskabet, som i nogle medlemsstater af Den Europæiske Union endnu ikke er til stede på nuværende tidspunkt. Denne lovgivningsproces har - særlig på baggrund af den stærke stigning i lufttrafikken - meget stor betydning, som gør, at den ikke kan udskydes længere.

### FREM GANGSMÅDE OG ORDFØRERENS ÆNDRINGSFORSLAG

I betragtning af hvor påtrængende opnåelsen af fælles europæiske tekniske krav er, hvor lang lovgivningsprocessen allerede har været, hvor vanskelige forhandlingerne i Rådet har været, og at Rådet har overtaget størstedelen af Europa-Parlamentets ændringer fra førstebehandlingen, anbefaler ordføreren en hurtig afslutning af den fælles beslutningsprocedure. Efter aftale med skyggeordførere fra andre grupper stiller ordføreren kun tre mindre ændringsforslag på områder, hvor der er et presserende behov for handling:

1. Efter samråd med ordføreren fra førstebehandlingen, Brian Simpson (PSE), er ordføreren af den opfattelse, at der indtil nu ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til den specielle situation for udbydere af natekspresfragt. Der bør derfor tilføjes en ny henvisning, som tager hensyn til denne mangel.
2. Efter mange samtaler med forskellige aktører understreger ordføreren med to yderligere ændringsforslag nødvendigheden af at ændre visse bestemmelser i bilag III, subpart Q og O, snarest muligt efter afslutningen af lovgivningsprocessen. Begrænsningerne for flyve-, tjeneste- og hviletid samt harmoniseringen (og evt. certificeringen) af kabinepersonalets uddannelse har sikkerhedsrelevante konsekvenser. Omgående ændring af disse bestemmelser er derfor nødvendig.

I forbindelse med de i punkt 2 nævnte spørgsmål ønsker ordføreren at gøre opmærksom på den mangelfulde politiske koordinering af denne lovgivningsprocedure: Efter gældende ret skal den i artikel 12 i denne forordning nævnte procedure for inddragelse af det deri nævnte udvalg anvendes ved fremtidige ændringer af tekniske bestemmelser. Rådet anfører også denne metode i den fælles holdning, idet det i artikel 1, nr. 10 og 11, fastlægger bestemmelser om ændring af artikel 11 og 12 i den gældende forordning og giver det anførte luftfartssikkerhedsudvalg sådan kompetence under henvisning til afgørelse 1999/468/EF<sup>1</sup> (komitologiproceduren). Derfor foreslår Kommissionen i et andet forslag til forordning at overdrage disse beføjelser til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur<sup>2</sup>. Da den krævede videnskabelige og medicinske vurdering skal foreligge inden tre år efter denne forordnings ikrafttræden, går ordføreren ind for, at der handles hurtigt på at udvide EASA's beføjelser, da dette er den eneste måde, hvorpå kompetencekonflikter kan undgås.

---

<sup>1</sup> EUT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

<sup>2</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et Europæisk Luftfartssikkerhedsagentur (KOM(2005)579 - C6-0403/05 - 2005/0228(COD)). I den forbindelse er artikel 6b (Flyveoperationer), artikel 15b (Driftstilladelse) og bilag IV (Væsentlige krav til luftfartøjsdrift) særligt vigtige.

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart
<b>Referencer</b>	13376/1/2005 – C6-0090/2006 – 2000/0069(COD)
<b>Dato for EP's førstebehandling – P-nr.</b>	18.1.2001    3.9.2002 P5_TA(2001)0028    P5_TA(2002)0384
<b>Kommissionens forslag</b>	KOM(2000)0121 – C5-0170/2000
<b>Kommissionens ændrede forslag</b>	COM(2004)0073
<b>Dato for meddelelse på plenarmødet om modtagelse af den fælles holdning</b>	13.3.2006
<b>Korresponderende udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 16.3.2006
<b>Ordfører</b> Dato for valg	Ulrich Stockmann 16.3.2006
<b>Oprindelig ordfører</b>	Brian Simpson
<b>Behandling i udvalg</b>	19.4.2006
<b>Dato for vedtagelse</b>	1.6.2006
<b>Resultat af den endelige afstemning</b>	+:    32 -:    4 0:    0
<b>Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer</b>	Vittorio Agnoletto, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Fernand Le Rachinel, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Roberts Zīle
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere</b>	Zsolt László Becsey, Fausto Correia, Den Dover, Elisabeth Jeggle, Helmuth Markov, Kathy Sinnott
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2</b>	Raül Romeva i Rueda, Thomas Wise
<b>Dato for indgivelse</b>	15.6.2006
<b>Bemærkninger (foreligger kun på ét sprog)</b>	...