

**ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ****ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСНИКА КЪМ ЗАМЕСТНИК-  
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ****г-н Антонио ТАЙАНИ****(транспорт)****Специфични въпроси****1. Превръщане на външните разходи във вътрешни**

**Освен към изменение на законодателството относно Евровинетката, по какъв начин и кога кандидатът за член на Комисията ще пристъпи към разглеждане на въпроса за превръщането на външните разходи във вътрешни при други видове транспорт? По какъв начин промените, касаещи Евровинетката, както и другите мерки относно превръщането на външните разходи във вътрешни, ще спомогнат за изпълнение на целите на ЕС с оглед борбата срещу изменението на климата ще насърчат комбинирания транспорт и ще улеснят използването на железопътния транспорт, както и на вътрешните водни пътища и морските пътища на късо разстояние?**

Съгласно ангажиментите, поети в рамките на преговорите върху измененията на настоящата директива „Евровинетка“ в контекста на Green Transport Package (пакета „Зелен транспорт“), Комисията вече е предвидила в дневния ред на заседанието си на 8 юли приемането на универсален модел за оценка на външните разходи и стратегия за превръщане на външните разходи във вътрешни за всички видове транспорт. Тази стратегия ще бъде изложена в съобщение, което ще бъде придружено от приложение, съдържащо обща рамка за изчисление на външните разходи и оценка на въздействието.

Трябва обаче да уточня, че що се отнася до превръщането на външните разходи във вътрешни, това далеч не е първата стъпка на Европейският съюз. Да вземем за пример емисиите на CO<sub>2</sub>: Комисията предложи въздушният транспорт да бъде включен в схемата за търговия с емисии; по отношение на морския транспорт тя насърчи дискусиите за глобален подход в рамките на Международната морска организация (ММО), които продължават и в момента, като даде да се разбере, че при липса на осезаеми резултати, ще трябва да действа изпреварващо на ниво Общност; накрая, относно сухопътния транспорт, обръщам вниманието ви на високите данъци върху горивата, които вече позволяват външните разходи, свързани с изменението на климата, да бъдат превърнати във вътрешни.

За другите външни разходи (задръствания, шум, местно замърсяване) ще предложим стратегия, пригодена към специфичните особености на всеки вид транспорт. При железопътния транспорт основен проблем е преди всичко шумът. Ето защо през юли ще предложим съобщение относно насърчителни мерки за намаляване на шума от вагоните.

Още от юли ще обърнем специално внимание на сухопътния транспорт, на който се пада най-големият дял от външните разходи в транспорта, като ще предложим преразглеждане на така наречената директива „Евровинетка“, относно тарифата за камиони. Новата директива ще позволи да се изчисляват и определят вариращи пътни такси по прозрачен начин в зависимост от задръстванията, замърсяването на въздуха и шума. За да се гарантира гладкото движение по пътищата, с директивата ще се насърчава плащането на пътните такси посредством електронни системи. Чрез намаляването на задръстванията диференцираните пътни такси ще окажат пряко влияние върху консумацията на гориво и оттук върху емисиите на CO<sub>2</sub>.

Трябва все пак ясно да подчертая, че превръщането на външните разходи във вътрешни не е достатъчно само по себе си за постигане на посочените от вас цели. Превръщането на външните разходи във вътрешни, т.е. таксите, данъците или схемата на Общността за търговия с емисии, ще ни позволи да изпратим към потребителите на транспортни услуги сигнали за справедливи цени, които точно отразяват всички разходи за обществото. Цената обаче няма да бъде достатъчна сама по себе си, за да промени поведението на потребителите, ако те не разполагат с необходимите алтернативи (по-малко замърсяващи автомобили, алтернативен транспорт и т.н.). Именно такава е логиката на пакета ни: във въвеждащо съобщение ние ще обясним нашата обща стратегия за насърчаване на устойчива мобилност и ще опишем всички съществуващи мерки, вече предприети от ЕС.

Колкото и превръщането на външните разходи във вътрешни да е важно в една пазарна икономика, то трябва да бъде интегрирано в една по-глобална политика за насърчаване на комбинирания транспорт и на система за устойчив транспорт. Освен превръщането на външните разходи във вътрешни, тази политика трябва да включва насърчаване на научните изследвания, финансиране на инфраструктурите, отваряне на пазарите и стандартизация.

## **2. Безопасност и сигурност (по-специално в морския и пътния транспорт)**

**Комисията представи няколко законодателни предложения за повишаване на безопасността на морския транспорт. Кандидатът за член на Комисията ще продължи ли да застъпва становището, че тези предложения съставляват цялостен пакет и трябва да бъдат приети едновременно през настоящия парламентарен мандат? По какъв начин кандидатът за член на Комисията ще даде допълнителен тласък за изпълнение на договорената цел за намаляване наполовина броя на смъртните случаи при пътни произшествия до 2010 г.?**

Третият пакет за морската безопасност наистина представлява сбор от свързани по между си мерки. Съжалявам, че Съветът, за разлика от Парламента, не успя да напредне бързо и едновременно по всички тези предложения. Най-вече съжалявам обаче, че през април Съветът представи възражение за недопустимост за две от предложенията, а именно за задълженията на държавите на флага и за гражданската отговорност на корабособствениците.

Що се отнася до предложението, свързано със задълженията на държавите на флага, Европа трябва да се ангажира с една проста, но неотменима цел: всички флагове да бъдат безупречни. Най-добрият начин да се постигне това, е да се направи задължителен приетият от ММО Кодекс на държавата на флага, който има само доброволен характер.

По отношение на предложението относно гражданската отговорност на корабособствениците ние трябва да се погрижим жертвите на морски произшествия да бъдат достатъчно и еднакво добре обезщетени в цяла Европа. Най-новият международен стандарт трябва да се приложи навсякъде, включително и за местния трафик. Комисията не спести усилия да се опита да убеди Съвета във важността на пакета и аз ще се стремя да продължа по същия път. Моята цел е пакетът да бъде приет още през настоящия мандат.

Пътната безопасност е област, която ми е особено присърце. Убеден съм, че тази цел, поставена през 2001 г., е стимулирала в много случаи държавите-членки да осъществяват смела и ефикасна политика в тази област. Тя е насърчавала също и самите граждани да проявяват решителна ангажираност за безопасност на движението. Обаче фактът, че за пръв път от 5 години статистиката за отминалата година не съответства на тази амбиция, показва, че не трябва да отслабваме усилията си. Тъй като пътната безопасност е споделена отговорност, всяко ниво на дейност има значение. Като европейски комисар, смятам да действам основно в няколко посоки:

- Засилването на ефикасния контрол на съществуващите правила е от основно значение за постигането на целта: през март Комисията направи предложение относно трансграничното приложение на санкциите. Ние трябва да работим заедно за бързо приемане на това предложение, за да не могат някои нарушители да се възползват от раздробеността на националните системи.
- Продължаване на дейността по осведомяване на гражданите и заинтересоване на общественото мнение по проблема: смятам да организирам на 13 октомври в Париж втория европейски ден на пътната безопасност, който ще бъде на тема „пътната безопасност в нашите градове.“
- Възнамерявам също така да представя през 2009 г. четвъртата европейска програма за действие за пътната безопасност, която ще продължи настоящата и която ще превърна в един от личните си приоритети.
- Сред целите на програмата Марко Поло е прехвърлянето на движение от пътищата към други видове транспорт: в поканата за отправяне на предложения за Марко Поло за 2009 г. Комисията предложи да удвои интензитета на финансиране от 1 на 2 евро на 500 тонкилометра, прехвърлени от пътищата. Същевременно се подготвя изменение на регламента, което да се приложи през 2010 г. Това изменение трябва да доведе до значително снижаване на праговете

за допустимост, общо опростяване на условията за участие, помощ за микропредприятията и опростяване на процедурата, за да се скъси значително административният процес на програмата.

Накрая, Комисията в момента подготвя план за действие за интелигентни транспортни системи, който ще способства за подобряване на пътната безопасност.

### **3. Вътрешен пазар, конкуренция и безвъзмездни средства**

**Какви по-нататъшни мерки са необходими за създаване на действителен вътрешен пазар в областта на транспорта, като се вземат предвид също така новите държави-членки? Какви са приоритетите? Счита ли кандидатът за член на Комисията, че настоящото равнище на спазване и ефективно прилагане на законодателството на ЕС в държавите-членки е задоволително? В частност, как оценява той степента на съблюдаване на това законодателството в новите държави-членки и какви стъпки за подобрене ще предложи Комисията? Ще приложи ли той изцяло правилата на ЕС относно държавните помощи, включително безвъзмездните средства, за националните въздушни превозвачи? Как кандидатът за член на Комисията ще насърчава лоялната световна конкуренция във въздушния транспорт, по-специално по отношение на арабските страни, Русия и Съединените щати? Какви са вижданията на кандидата за член на Комисията относно развитието на пристанищната политика на ЕС и какви предложения в тази насока подготвя Комисията?**

Вътрешният пазар в транспорта е вече до голяма степен завършен. За да се превърне той в икономическа реалност във всички сектори, трябва да се концентрираме върху три приоритета:

- опростяване на законодателството и адаптирането му в случаите, в които това се окаже необходимо за развитието на сектора,
- премахване на последните пречки за доброто функциониране на вътрешния пазар,
- контрол на доброто прилагане на общностното право, и по-специално на правилата за държавните помощи в транспорта.

По отношение на опростяването три важни предложения стоят в момента за разглеждане от институциите: правилата за достъп до пазарите за шосейни превози; опростяването на третия пакет за въздушния транспорт; регламента за информационните системи за резервация във въздушния транспорт. Смятам да допълня тези предложения с преразглеждане на разпоредбите на първия пакет за железопътния транспорт, за да стане това законодателство по-разбираемо и по-ясно.

Да се премахнат последните пречки за доброто функциониране на вътрешния пазар означава да се предприемат целенасочени действия по отношение на специфичните проблеми на всеки сектор. За въздушния транспорт това означава да се заемем с проблемите на летищния капацитет и на управлението на въздушното движение: това е темата на пакета, който ще представя през следващите дни за приемане от колегията, за да се ускори осъществяването на единното европейско небе.

Това означава също прозрачна рамка за летищните такси. За железопътния сектор трябва първо да опростим сложните в момента процедури за одобрение на подвижния състав. Ако искаме обаче да активизираме наистина железопътния товарен транспорт, трябва да предоставим допълнителен капацитет, за да насърчим създаването на международни коридори с приоритет за товарните превози. Ще представя предложение за това през октомври. Накрая, що се отнася до морския транспорт, трябва да премахнем или намалим множеството проверки, които засягат транспорта на стоки между европейските пристанища. Ще се заема с този проблем чрез предложение, което ще представя също през октомври.

Контролът на доброто прилагане на общностното право е от основно значение, ако искаме да осигурим честна конкуренция. Ще удвоя усилията си, за да бъде прилагано още по-добре законодателството на Общността, както се ангажира Комисията в съобщението си от 2007 г. Ангажирам се да информирам редовно Парламента по този въпрос.

Ще осигуря също така строг контрол на спазването на правилата за държавните помощи в сектора на транспорта.

Справка с данните показва, че процентът на транспониране на директивите в областта на транспорта се увеличава от 2006 г. насам. Днес той е средно 98,8 % за 27-те държави-членки. Числото отразява усилията на държавите-членки да адаптират законодателствата си към изискванията на Общността, но би трябвало да се достигне 100 % до крайния срок за транспониране.

Комисията разработи динамичен подход за идентифициране и справяне със случаите на неспазване или недобро прилагане на достиженията на правото на Общността. Освен това тя полага още повече усилия от преди за предотвратяване на споровете, като засилва сътрудничеството с държавите-членки, за да се достигне до решения на ранен етап. Задачата ѝ като пазителка на договорите е да гарантира на гражданите, че правилата на Общността се спазват навсякъде в Европа. Възнамерявам да удвоя усилията си за постигането на тази цел, както се ангажира с това Комисията в съобщението си от 2007 г.

Що се отнася до новите държави-членки, те положиха забележителни усилия, за да транспонират общностното законодателство в изискваните срокове (осем от тях достигнаха 100 % транспониране на директивите в областта на транспорта). Броят на процедурите за нарушение, свързани с тези държави, е сравнително малък (61 процедури — 28,9 % от всички започнати процедури). Броят на процедурите за нарушение обаче не е цел сам по себе си. За Комисията е важно да гарантира, че правилата се прилагат коректно в полза на гражданите и икономическите оператори.

Следователно, както за всички държави-членки, ние ще използваме редица инструменти, за да открием евентуални пропуски: инспекции, проверка за съответствие на националните законодателства, но също и контакти с националните експерти и техните администрации. Ние ще провеждаме също комуникационна и информационна дейност, включително и сред гражданите, които имат важна роля за осветляване на възможни случаи на неспазване на общностното право.

Относно политиката, свързана с държавните помощи, ще бъде осигурен строг контрол на спазването на правилата в областта на транспорта по време на моя мандат, както беше и по време на мандата на моя предшественик. Разпоредбите на Договора, както и специфичните насоки и преразгледаното Известие на Комисията за прилагане на членове 87 и 88 от Договора за създаване на Европейската общност по отношение на държавните помощи под формата на гаранции, приети от Европейската комисия на 20 май тази година, трябва да се спазват изцяло. С тези насоки бяха установени ясни правила за помощите за спасяване и реструктуриране на предприятията в затруднение, за опазване на околната среда, за въздушния, за морския и за железопътния транспорт.

В този контекст, и както и при всеки друг сектор от моя портфейл (морски и сухопътен транспорт), ще следя правилата да се прилагат безпристрастно за въздушните превозвачи. Това включва общите разпоредби на договора и специфичните насоки, като например насоките на Общността за спасяване и реструктуриране на предприятията в затруднение и насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища, приети от Комисията през 2005 г.

Основната цел на политиката на ЕС за въздушния транспорт е подобряване на конкурентоспособността на сектора и гарантиране на лоялна конкуренция в целия свят. Това ще бъде водещата амбиция при всички мои действия като комисар по транспорта. Това означава едновременно дейности по регулиране, които можем да приемем и осъществим в ЕС, и инициативи за засилено сътрудничество с партньорските страни.

За да гарантира лоялна конкуренция и да подобри европейската конкурентоспособност в областта на въздушния транспорт, Европейската комисия предложи редица законодателни действия, и по-специално преразглеждане на законодателството относно единния пазар на авиационни услуги (което включва специфични елементи, гарантиращи лоялна международна конкуренция, например относно либерализацията на съвместното използване на кодове и наема на самолети с екипаж) и нов законодателен пакет за пълно осъществяване на единното европейско небе.

Международната дейност е не по-малко важна. Смятам, че за тази цел е от все по-голямо значение Европейският съюз да говори с един глас, когато става дума за общите стратегически интереси. Възнамерявам с вашата подкрепа да продължа политиката на защита на европейските интереси, като вода преговори едновременно за регулаторно сближаване (включително относно прилагане на конкурентното право и държавните помощи, за да се гарантира лоялна конкуренция) и за отваряне на пазарите, което ще предостави на нашата индустрия нови търговски възможности на равна основа. Убеден съм, че дейността и преговорите на общностно ниво могат да осигурят истинска добавена стойност за нашата индустрия. Това бе ясно доказано при сключеното със САЩ споразумение за „открито небе“, както и при преговорите с Русия.

Що се отнася до партньорските страни, където са възможни трудности при гарантиране на лоялна конкуренция и където превозвачите от ЕС са постоянно нащрек, е особено важно ЕС да координира действията на държавите-членки и ако се наложи, да използва всички налични средства за възпиране на нелоялните практики. В този смисъл ще работя в тясно сътрудничество с държавите-членки, Европейския парламент и всички заинтересовани страни за един по-силен европейски въздушен транспорт.

В съобщението си от октомври 2007 г. Комисията очерта общите контури на една бъдеща европейска политика за пристанищата, която има за цел да гарантира, че пристанищата в ЕС ще останат конкурентни и ще бъдат в състояние да поемат очаквания растеж на морския транспорт. Ангажирам се да осъществя тази политика. През 2008 г. нашите усилия са насочени към следните проекти:

Най-напред, насоките относно държавните помощи за пристанищата. Смятам да предложа за обществено обсъждане проект за насоки вероятно през есента. На този етап ми се струва твърде рано да се говори предварително за съдържанието на документа, тъй като темата е едновременно деликатна и сложна и дебатите няма да бъдат леки.

Следват насоките за прилагане на законодателството в областта на околната среда спрямо пристанищата. Не можем да пренебрегнем опазването на околната среда. Обаче можем да предложим на пристанищните органи и на другите инвеститори насоки за прилагане на съществуващата правна рамка. Комисията работи в момента в тази посока, за да представи подходящи насоки за сектора.

В заключение, социалният диалог. Договорът дава възможност на социалните партньори да започнат социален диалог на ниво ЕС. Ние сме по средата на процес, който трябва да доведе тази година до създаването на секторен комитет за социален диалог в пристанищата. Работодателите и служителите желаят това, така че очаквам от социалните партньори да представят в близко бъдеще формално искане за създаването на такъв комитет.

#### **4. Трансевропейска транспортна мрежа**

**Как според кандидата за член на Комисията програмата за трансевропейска транспортна мрежа ще способства за изпълнение на целта за намаление с 20% на емисиите на въглероден диоксид, 20% увеличение на дела на възобновяемата енергия и 20% увеличение на енергийната ефективност до 2020 г., както и за преминаване към екологични транспортни средства? По какъв начин кандидатът за член на Комисията ще използва правомощията на Комисията по силата на Договора, за да координира националните политики в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, включително по отношение на финансирането, като в същото време способства за разрешаване на проблемите, с които се сблъскват в тази област**

## **държавите-членки, чийто публичен дълг надхвърля 60% от националния БВП?**

Смятам, че трансевропейската транспортна мрежа в действителност може да играе основна роля в борбата срещу изменението на климата и виждам два важни лоста за това: политиката и бюджета на трансевропейската транспортна мрежа. Начините за по-добро интегриране на европейските цели в областта на устойчивото развитие ще бъдат предмет на размисъл в една зелена книга за бъдещето на мрежата. Запазвайки приемственост с моя предшественик, ще насочвам дейностите си към по-ефикасно използване на инфраструктурите — например, като се взима предвид повече комбинираният транспорт — и към подход към услугите, като съгласувам дейностите с железопътните компании, управителите на инфраструктури и спедиторите, за да се постигне по-рационално използване на мрежата.

Начинът, по който е структуриран и концентриран бюджетът на трансевропейската транспортна мрежа, е от също толкова голямо значение. Трябва да запазим финансовата си подкрепа за транспортните средства, които най-малко замърсяват околната среда, трябва да насърчаваме прехвърлянето между видовете транспорт и да увеличим оперативната съвместимост и ефикасното управление на европейските мрежи.

Трансевропейската транспортна мрежа представлява обаче само част, макар и основна, от визията, която трябва да бъде отразена едновременно в националните политики и в дългосрочен план. Ето защо считам за полезни повтарящите се призови с позоваване на член 155, параграф 2 от Договора за по-добро координиране на транспортните политики на държавите-членки. Първоначален отговор на тези призови е принципът на европейските координатори, посрещнат много благосклонно от всички участници. По инициатива на Комисията държавите-членки, събрани неотдавна на неформалния съвет от Бърдо, представиха множество интересни идеи, които трябва да бъдат проучени. Мога да отбележа разширяването на принципа на европейските координатори, изготвянето на по-систематични доклади върху напредъка на проектите.

Въпросът за финансирането е наистина от изключително значение. Не съм забравил, че основното финансово усилие трябва да дойде от държавите-членки, а въпреки поетите значителни ангажименти, чието спазване смятам да гарантирам, финансирането на мрежата въобще не е осигурено. Следователно въпросът за участието на частния сектор в осъществяването на проектите е по-важен от всякога за постигане на нашите цели. Ще бъдем много активни по тази тема, особено за публично-частните партньорства, за които бяха приложени няколко финансови инструмента, последният от които е инструментът за гарантиране на проектите от трансевропейската транспортна мрежа. Освен това в момента се обмисля публикуването на насоки за публично-частните партньорства в транспорта. Ние сме се ангажирали с една още по-амбициозна инициатива, а именно тази за центъра за високи постижения за публично-частните партньорства, който ще има за цел да насърчава разпространението на познания и да подобрява експертните знания върху тези партньорства в държавите-членки. Темата за публично-частните партньорства изисква задълбочено обмисляне в Комисията и в другите институции и то представлява според мен един от нужните етапи за по-доброто използване на тези новаторски схеми, необходими за осъществяване на европейските мрежи.

## **5. Права на пътниците**

**Какви изводи би направил кандидатът за член на Комисията във връзка с прилагането на правилата относно правата на пътниците във въздушния сектор на настоящия етап и подготовката за тяхното прилагане в железопътния сектор? Какви мерки с оглед подобрене би предложил той? Какъв е постигнатият напредък от Комисията във връзка с оценката на правата на пътниците във въздушния транспорт и предложенията за засилване на тези права в областта на автобусния и морския транспорт? Как кандидатът за член на Комисията оценява обмена на данни относно въздушния транспорт със Съединените щати?**

Прилагането на регламента за „отказ на достъп до борда“ във въздушния транспорт продължава да бъде проблем, както се вижда от броя на получените жалби. От една година Комисията работи с авиокомпаниите и националните органи, отговарящи за наблюдение на прилагането на регламента, за да намери подходящи отговори. Намирането на решение на този проблем е приоритет за мен. Считаю, че е налице значителен напредък в изясняването на тълкуването на някои аспекти на регламента, в ясното разграничаване между закъснения и отменени полети (разграничение от изключително значение, за да се определи дали пътникът има право на финансова компенсация) и в засилването на ролята на националните органи. Сега обаче трябва да се осигури внимателно проследяване на тези въпроси и аз лично се ангажирам да направя това: а именно чрез проверка на това дали компаниите спазват своите ангажименти и дали органите за контрол действат с усърдие и чрез използване в съответните случаи на всички средства, с които разполагаме, включително предвидената в член 226 от Договора процедура, срещу органите на държавите-членки, отговорни за прилагането на регламента.

Що се отнася до специфичните права на хората с ограничена подвижност, пътуващи със самолет, Регламент (ЕО) № 1107/2006 ще бъде напълно приложим след няколко седмици. Ще работя в тясно сътрудничество с всички заинтересовани страни, за да гарантирам ефективното прилагане на новите разпоредби. Относно частта от регламента, свързана с недискриминацията и достъпността, която е вече в сила от юли 2007 г., ние ще продължим да следим стриктно за пълното спазване на основните ѝ принципи.

Що се отнася до правата на пътниците в железопътния транспорт, Регламент (ЕО) № 1371/2007 ще влезе в сила през декември 2009 г. Той предвижда редица изключения, но подчертавам, че нито едно от тях не може да се приложи за принципа на недискриминация на хората с ограничена подвижност или за отговорността на операторите в случай на произшествие. Комисията ще бъде особено бдителна по този въпрос при проверката на прилагането на регламента от държавите-членки.

Накрая, ще продължа да осъществявам политиката, изложена в бялата книга от 2001 г., за разширяване на правата на пътниците до всички видове транспорт. Считаю, че основните принципи относно правата на пътниците са едни и същи, но трябва да се държи сметка и за особеностите на всеки вид транспорт. Бяха осъществени оценки на въздействието, за да се проучи ситуацията в морския и в автобусния междуградски транспорт. За да защитим правата на пътниците с ограничена подвижност, ще предложим в тези два сектора законодателни мерки, които ще следват очертаните

насоки от регламента за въздушния и за железопътния транспорт, и ще се основават на същите четири принципа на достъпност, недискриминация, помощ и информация.

Като бивш депутат, изпитвам дълбока симпатия към позицията на Европейския парламент по този въпрос и в рамките на възможностите си ще се опитам, разбира се, да взема предвид становището му. Досието обаче се намира в ръцете на моя колега, заместник-председателя Баро, и не трябва да се забравя, че когато Съединените щати поискаха да се използват резервационните данни за пътниците (PNR — Passenger Name Record) след атентатите от септември 2001 г., бе договорено, че ЕС трябва да постигне общо споразумение със САЩ за трансфера на данните. В този случай трябваше да се намери баланс между необходимостта да се отговори на искането на Съединените щати и да се гарантира прилагането на европейските правила за защита на личните данни.

След решението на Европейския съд от май 2006 г. бе договорено и подписано ново споразумение през юли 2007 г., като за правно основание послужи третият стълб.

Това ново споразумение има за цел:

- **осигуряване на адекватно ниво на защита на данните:** данните се предават на Министерството на вътрешната сигурност (Department Of Homeland Security — DHS), което трябва да гарантира защитата им. В споразумението се посочва ясно кои служби могат да имат достъп до данните и при какви условия.

- **сигурност за операторите във въздушния транспорт,** като се определя срок на валидност от 7 години.

- **разработване на система за предаване на данни от тип „PUSH“**, което означава, че авиокомпаниите трябва да предават данните, а Съединените щати нямат пряк достъп. Системата „PUSH“ в момента навлиза в оперативна фаза.

Смятам, че това споразумение е задоволително: периодично се провеждат съвместни прегледи и Европейската комисия ще бъде особено бдителна, за да гарантира доброто му прилагане.