

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0301/2003

11 september 2003

*****II**

ANDRABEHANDLINGS- REKOMMENDATION

om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen (8478/1/2003 – C5-0278/2003 – 2002/0014(COD))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Nelly Maes

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
PROTOKOLLSIDA	4
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING	9

PROTOKOLLSIDA

Vid plenarsammanträdet den 3 september 2002 fastställde parlamentet sin ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen (KOM(2002) 8 - 2002/0014(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 19 juni 2003 tillkännagav talmannen att den gemensamma ståndpunkten hade mottagits och att denna hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism (8478/1/2003 - C5-0278/2003).

Vid utskottssammanträdet den 22 januari 2002 hade utskottet utsett Nelly Maes till föredragande.

Vid utskottssammanträdet den 9–10 september 2003 behandlade utskottet den gemensamma ståndpunkten och förslaget till andrabehandlingsrekommendation.

Vid detta sammanträde godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 43 röster för och 1 nedlagd röst.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Paolo Costa (ordförande), Rijk van Dam och Gilles Savary (vice ordförande), Nelly Maes (föredragande), Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Giorgio Calò (suppleant för Enrique Monsonís Domingo i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Christine de Veyrac, Den Dover (suppleant för Dana Rosemary Scallon), Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (suppleant för Renate Sommer), Juan Manuel Ferrández Lezaun (suppleant för Camilo Nogueira Román), Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Konstantinos Hatzidakis, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, James Nicholson, Peter Pex, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (suppleant för Danielle Darras), Samuli Pohjamo, Bernard Poinant, José Javier Pomés Ruiz, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Elisabeth Schroedter (suppleant för Jan Dhaene), Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen och Mark Francis Watts.

Andrabehandlingsrekommendationen ingavs den 11 september 2003.

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen (8478/1/2003 – C5-0278/2003 – 2002/0014(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets gemensamma ståndpunkt (8478/1/2003 – C5-0278/2003),
 - med beaktande av parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet¹, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2002) 8²),
 - med beaktande av kommissionens ändrade förslag (KOM(2002) 664³),
 - med beaktande av artikel 251.2 i EG-fördraget,
 - med beaktande av artikel 80 i arbetsordningen,
 - med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för regionalpolitik, transport och turism (A5-0301/2003).
1. Europaparlamentet föreslår nedanstående ändringar i den gemensamma ståndpunkten.
 2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

¹ P5_TA-PROV(2002)0395, 3.9.2002.

² EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 351.

³ Ännu ej offentliggjort i EUT.

Ändringsförslag 1
Artikel 5, punkt 2

2. Alla standardiserade rapporter som avses i artikel 3 och rampinspektionsrapporter som avses i artikel 4.4 skall utan dröjsmål överlämnas till kommissionen och, på deras begäran, till medlemsstaternas behöriga myndigheter.

2. Alla standardiserade rapporter som avses i artikel 3 och rampinspektionsrapporter som avses i artikel 4.4 skall utan dröjsmål överlämnas till **Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA)**, kommissionen och, på deras begäran, till medlemsstaternas behöriga myndigheter.

Ändringsförslag 2
Artikel 6, punkt 2

2. Kommissionen skall varje år offentliggöra en rapport med samlad information som skall vara tillgänglig för allmänheten och innehålla en analys av **den** information som mottagits i enlighet med artikel 5. Varifrån denna information kommer skall inte avslöjas i analysen.

2. Kommissionen skall varje år offentliggöra en rapport med samlad information som skall vara tillgänglig för allmänheten **och branschens aktörer** och innehålla en analys av **all** information som mottagits i enlighet med artikel 5. **Analysen skall vara enkel, lättfattlig, och endast gå att tolka på ett sätt och ange om det för vissa typer av luftfartyg, företag eller länder där fartygen är registrerade eller baserade kan finnas en förhöjd säkerhetsrisk för passagerarna.** Varifrån denna information kommer skall inte avslöjas i analysen.

Motivering

Den gemensamma ståndpunkten ersätter medlemsstaternas skyldighet att lämna information två gånger om året med en årlig och allmänt hållen informationsplikt på förslag från kommissionen, utan att Europaparlamentets ändringar beaktas. Det är viktigt att ge medborgarna garantier för att en rapport med viss standardinformation även ger upplysningar som är av intresse för flygpassagerarna och andra berörda parter. Baserar sig delvis på ändring 18 (första behandlingen).

Ändringsförslag 3

Artikel 9, led b

b) får kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 10.3 **utfärda en rekommendation till de andra medlemsstaterna för att utvidga de åtgärder som nämns under a, så att de gäller för flygplatserna på deras respektive territorier.**

b) får kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 10.3 **ge rekommendationer och vidta åtgärder som bedöms som nödvändiga; kommissionen får exempelvis utsträcka åtgärderna under punkt a) till att gälla hela gemenskapen.**

Motivering

Rådet försvagar kommissionens ursprungliga text genom att begränsa kommissionens handlingsutrymme till rätten att lämna ett yttrande. Det gör att det inte är möjligt att uppnå målet om harmoniserad behandling av flygsäkerheten i hela EU. Det ursprungliga tillvägagångssättet (där medlemsstaterna knyts nära genom ett kommittésamarbete) bör därför behållas.

Ändringsförslag 4 Artikel 11, stycke 1

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den ...*. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

* **Tre** år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den ...*. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

* **Två** år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Motivering

Ett snabbt beslut om detta direktiv skulle betyda mycket för flygsäkerheten och den sunda konkurrensen. Detta lagförslag kommer ursprungligen från 1997. Alltför mycket tid har gått förlorad genom Gibraltar-frågan och förseningarna i rådet. Därför bör man hålla fast vid kommissionens förslag om när direktivet bör börja träda i kraft.

Ändringsförslag 5 Artikel 13

Senast den ...* skall kommissionen

Senast den [...] * skall kommissionen **för**

utarbete en rapport om tillämpningen av direktivet, särskilt artikel 9, där det bland annat skall redogöras för utvecklingen inom gemenskapen och i internationella forum. Rapporten får åtföljas av förslag till ändring av det här direktivet.

* **Fem** år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om tillämpningen av direktivet, särskilt artikel 9, där det bland annat skall redogöras för utvecklingen inom gemenskapen och i internationella forum. Rapporten får åtföljas av förslag till ändring av det här direktivet.

* **Fyra** år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Motivering

Det är viktigt att kommissionen, rådet och parlamentet så snart som möjligt efter att längsta möjliga inkörningsperiod har löpt ut kan göra en riktig bedömning av direktivet. För att kunna garantera att denna stödjer sig på en tillräckligt lång testperiod förkortas den tidsperiod som rådet föreslår, dock inte till två år som i kommissionens ursprungsförslag, utan till fyra år. Baserar sig delvis på ändring 22 (första behandlingen).

MOTIVERING

Förslaget till direktiv

Den europeiska grenen av ICAO, ECAC (europeiska förbundet för civil luftfart), driver sedan 1996 det så kallade SAFA-programmet (Safety Assessment of Foreign Aircraft – bedömning av säkerheten i utomeuropeiska luftfartyg), vars mål är att på ett systematiskt och öppet sätt kontrollera luftfartyg som man misstänker utgör en risk för flygsäkerheten. Sedan några år tillbaka har de flesta av EU:s medlemsstater (samtliga medlemmar i ECAC) tillämpat SAFA-förfarandet för denna typ av inspektion.

Det föreliggande förslaget till direktiv har till syfte att formalisera SAFA-förfarandet inom gemenskapen. Denna harmonisering av bestämmelserna och förfarandena för inspektioner på marken syftar främst till att öka säkerheten. Olycksstatistiken varierar kraftigt beroende på region och kontinent. Afrikanska, asiatiska och sydamerikanska flygbolag har en olycksfrekvens som är minst två gånger så hög som världsgenomsnittet. Västeuropa och Australien har den minsta andelen olyckor medan antalet incidenter och olyckor i östeuropeiska flygbolag är 50 gånger högre än i Västeuropa. Dessa siffror tycks dessutom visa att de luftfartyg som tillverkas i väst är mycket säkrare än de som tillverkas i öst. Som jämförelse är dödsolycksfrekvensen i Västeuropa 0,11 per en miljon flygningar medan den i Ryssland är 2,68 (perioden 1994-1998).

Förslaget avser också att motverka konkurrenssnedvridning inom en sektor som har genomgått omfattande avregleringar de senaste åren. Lika genomförande av inspektionsförfaranden kommer åtminstone att hindra luftfartyg från tredje land att vända sig till andra flygplatser inom EU för att undvika kontroller. En samordnad strategi kombinerat med utbyte av information gör det lättare att upptäcka eventuella fel på luftfartygen på ett tidigt stadium.

Syftet med direktivet är att bidra till ökad flygsäkerhet genom att :

- Mera målinriktad **information samlas in och sprids** för att se till att det finns tillräckligt med bakgrundsinformation som stöd för beslut som garanterar säkerheten.
- Besättningen på och (användningen av) **luftfartyg från tredje land kommer att inspekteras** när det finns orsak att misstänka att internationella säkerhetsnormer inte följs.
- **Lämpliga åtgärder vidtas** för att rätta till de brister som upptäcks.
- Luftfartyg kan ges **flygförbud** när så krävs för att garantera flygsäkerheten.

EU-kommissionen lade redan 1997 fram ett förslag till direktiv om säkerheten för luftfartyg från tredje land som använder flygplatser inom EU. Europaparlamentet antog sin resolution vid andra behandlingen (A4-0295/1997) den 15 september 1998. Men eftersom rådet på grund av oenighet i frågan om Gibraltar inte kunde fatta något beslut inom de fastställda tidsramarna var kommissionen tvungen att dra tillbaka sitt förslag. När man hade nått fram till en lösning i Gibraltar-frågan lade kommissionen åter fram sitt förslag. De synpunkter som hade uttryckts av parlamentet och rådet beaktades i förslaget.

Europaparlamentets första behandling

Europaparlamentet stödde kommissionens förslag i sin helhet, och antog nitton ändringsförslag vid första behandlingen i september 2002. Dessa avsågs både förtydliga och strama upp skrivningen, och lägga till ytterligare punkter, bl.a. följande:

- Utvidga direktivets tillämpningsområde för att garantera samma säkerhetsnivå för luftfartyg som flyger från EU.
- Förtydliga Europeiska luftfartsmyndighetens roll vid genomförande och tillämpning av direktivet.
- Krav på medlemsstaterna att ta med klagomål från boende i närheten av flygplatser som en del i insamlandet av information.
- Garantier för effektiv informationsspridning till allmänheten om säkerhetsläget och säkerhetsriskerna.
- Uppmaning till kommissionen att hjälpa tredje länder med att se till att deras säkerhetsbestämmelser och krav på de anställda uppfyller EU:s normer.

Kommissionen antog direkt eller indirekt huvuddelen av parlamentets förslag till ändringar i sitt ändrade förslag (KOM(2002) 664).

Rådets gemensamma ståndpunkt

I sin gemensamma ståndpunkt gjorde rådet några större och ett stort antal förslag till ändringar i kommissionens förslag. Några av dessa ändringar har samma syfte som de ändringar som parlamentet lagt fram. Ett stort antal av Europaparlamentets ändringar antogs dock aldrig, eller antogs med stora ändringar. Dessutom menar föredraganden att ett antal av rådets förslag till ändringar till kommissionen avviker från ursprungsförslaget.

Föredraganden anser att det är mycket viktigt för flygsäkerheten och den sunda konkurrensen att dessa bestämmelser snarast träder i kraft, inte minst mot bakgrund av de årslånga förseningar som redan inträffat. Därför begränsar hon sig till att endast lägga fram ändringsförslag för fyra frågor vid andra behandlingen för att man snabbt skall kunna komma fram till en överenskommelse mellan institutionerna. Dessa ändringar syftar främst till att rätta till rådets försvagning av skrivningarna på ett antal punkter som parlamentet anser vara mycket viktiga:

Information till allmänheten (ändringsförslag 2)

Den gemensamma ståndpunkten ersätter kravet på medlemsstaterna att varje halvår informera allmänheten med ett krav på kommissionen att göra samma sak varje år, utan att beakta Europaparlamentets ändringsförslag i frågan. Föredraganden anser att förslaget att ersätta det nationella informationskravet med ett krav på information från EU:s sida är acceptabelt. Rapporter från kommissionen kan till och med leda till förbättrad jämförbarhet och därigenom bättre överblick av informationen.

Men det är viktigt att man garanterar att allmänheten får rapporter med information som är relevant för flygresenärer och andra berörda parter. Allmänheten måste i rapporterna tydligt kunna utläsa vilka luftfartygstyper, flygbolag eller länder där luftfartygen är registrerade eller

baserade som förknippas med en eventuell ökad säkerhetsrisk för flygresenärer. Det ges inga klara garantier för detta i den gemensamma ståndpunkten. Rådet har ersatt den tydliga förteckningen över uppgifter som allmänheten bör få information om (artikel 7 i kommissionens förslag) med en märklig rad artiklar med korsvisa hänvisningar (i synnerhet artiklarna 6, 5, och 3 i bilaga I i den gemensamma ståndpunkten). Men inte ens om samtliga dessa korsvisa hänvisningar skulle följas upp, skulle man uppnå den önskade tydligheten i rapportens innehåll. Istället för att göra det klart vilka uppgifter som har betydelse för allmänheten lägger rådets version tyngdpunkten på informationsskydd, vikten av att samla in uppgifter och att göra det omöjligt att identifiera informationskällorna.

Gemenskapsåtgärder mot osäkra luftfartyg (ändringsförslag 3)

Enligt kommissionens ursprungliga förslag kan kommissionen utsträcka åtgärder som vidtagits av en medlemsstat mot ett flygbolag till att gälla i hela EU. För att göra det var kommissionen tvungen att först rådfråga en expertkommitté med medlemmar från medlemsstaterna. Denna kommitté eller rådet självt skulle kunna motsätta sig en sådan åtgärd med kvalificerad majoritet. Rådet hade alltså långt ifrån av sagt sig sina befogenheter.

I rådets förslag begränsas kommissionens handlingsutrymme till yttranderätt. Medlemsstaterna kan nu kosta på sig att strunta i kommissionens yttranden. Därför finns heller ingen verklig harmonisering. Det innebär att man inte uppnår det uttalade syftet med direktivet om att säkerställa en enhetlig och sträng inställning till osäkra luftfartyg inom hela EU.

Ändringsförslaget återställer det ursprungliga förslaget från kommissionen.

Snabbt genomförande direktivet och övervakning av tillämpningen (ändringsförslag 4 och 5)

Ett snabbt genomförande av detta direktiv ligger i den civila luftfartens intresse och skulle främja konkurrensen. Som angivits daterar sig förslaget från 1997. Efter offentliggörandet av kommissionens nya förslag och lösningen av Gibraltar-konflikten, tog det rådet ytterligare ett och ett halvt år att lägga fram en gemensam ståndpunkt inför Europaparlamentet. Kort sagt finns det ingen tid att förlora. Samtliga medlemsstater är dessutom skyldiga att uppfylla sina internationella åtaganden om att anta SAFA-förfarandet, vilket inte ger mycket tid för att genomföra direktivet. Tidsfristen för genomförandet i det ursprungliga förslaget från kommissionen bör därför i konsekvensens namn åter gälla.

Det är därför mycket viktigt att kommissionen och rådet är i stånd att så snart som möjligt efter tidsfristen för det slutliga genomförandet avgöra om direktivet tillämpas på ett korrekt sätt. För att åstadkomma en kompromiss med rådet och se till att tillräcklig praktisk erfarenhet uppnås med direktivet, förkortar detta ändringsförslag den femåriga tidsfristen som rådet föreslår, inte till två år som i kommissionens ursprungsförslag, utan till fyra år.