

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 18.10.2007
KOM(2007) 631 wersja ostateczna

2005/0228 (COD)

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

1- PRZEBIEG PROCEDURY

Data przekazania wniosku PE i Radzie (dokument COM(2005) 579 wersja ostateczna - 2005/0228 (COD)):	18 listopada 2005 r.
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:	21 kwietnia 2006 r.
Data wydania opinii przez Parlament Europejski, pierwsze czytanie:	14 marca 2007 r.
Data jednomyślnego przyjęcia wspólnego stanowiska:	15.10.2007

2- PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Wniosek Komisji przewiduje rozszerzenie wspólnych zasad bezpieczeństwa na operacje lotnicze, licencje pilotów oraz na bezpieczeństwo statków powietrznych państw trzecich. Jego celem jest również wzmocnienie kontroli oraz sankcji w przypadku nieprzestrzegania przepisów oraz usprawnienie działania EASA na podstawie zebranych doświadczeń.

- Operacje lotnicze: wniosek dotyczący rozporządzenia rozszerza wspólne zasady na wszystkie rodzaje działalności lotniczej, a obowiązek certyfikacji na wszystkich operatorów komercyjnych. W przypadku operacji niekomercyjnych zasady zostaną dostosowane do stopnia złożoności eksploatowanego statku powietrznego, bez wymogu certyfikacji.

- Licencje pilotów: wniosek dotyczący rozporządzenia nakłada na większość pilotów wykonujących zawód we Wspólnocie obowiązek posiadania licencji wydawanej w przypadku spełnienia wspólnych wymagań dotyczących ich wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych oraz sprawności fizycznej. Także podmioty prowadzące szkolenia pilotów, ośrodki oraz personel odpowiedzialny za poświadczenie ich sprawności fizycznej, jak również symulatory lotów muszą być certyfikowane na podstawie wspólnych zasad. Transport komercyjny zostanie zatem poddany maksymalnym wymaganiom, a w innych sektorach lotnictwa będą obowiązywały zasady dostosowane do złożoności statków powietrznych oraz przestrzeni powietrznej, w której działają.

- Statki powietrzne państw trzecich: wniosek dotyczący rozporządzenia obejmuje wspólnymi zasadami statki powietrzne państw trzecich operujące we Wspólnocie, w granicach

dozwolonych przez konwencję chicagowską. Ponadto zgodnie z wnioskiem operatorzy z państw trzecich mogą prowadzić działalność komercyjną we Wspólnocie tylko pod warunkiem posiadania odpowiedniego zezwolenia wydane przez EASA. Zezwolenie to poświadcza zdolność danego operatora do spełnienia norm ICAO oraz wspólnych zasad bezpieczeństwa, jeżeli mają one zastosowanie.

- Kontrole i sankcje: wniosek wzmacnia zobowiązania państw członkowskich i przyznaje EASA uprawnienia w zakresie kontroli statków powietrznych. Wniosek ustanawia również mechanizm sankcji, który musi być realizowany przez Wspólnotę lub przez państwa członkowskie w przypadku nieprzestrzegania wspólnych zasad.

3- UWAGI DOTYCZĄCE WSPÓLNEGO STANOWISKA

Rada wprowadziła do wniosku Komisji ogólne poprawki, które mogą zostać przyjęte, gdyż pozwolą osiągnąć wyznaczone cele.

Generalnie, najważniejsze przepisy zawarte we wniosku Komisji znalazły się również w tekście zatwierdzonym przez państwa członkowskie. Przepisy dotyczące sankcji w przypadku nieprzestrzegania wspólnych zasad zostały nawet wzmocnione w toku dyskusji. Pod względem formy, tekst Komisji został natomiast w znacznym stopniu zmieniony, ponieważ państwa członkowskie pragną poświęcić odrębne artykuły przewoźnikom z państw trzecich. Na koniec należy podkreślić, że Rada odrzuciła większość propozycji mających na celu usprawnienie zarządzania EASA. Oprócz tego Rada opowiedziała się za ograniczeniem do niezbędnego minimum uprawnień certyfikacyjnych agencji. Biorąc pod uwagę ograniczone zasoby agencji, Komisja zgodziła się na to ograniczenie.

Komisja przyjęła w całości lub w części 14 z 31 poprawek zaproponowanych przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu.

Spośród tych 31 poprawek 8 zostało włączonych przez Radę, w dosłownym brzmieniu, do jej wspólnego stanowiska.

4- SZCZEGÓŁOWE UWAGI KOMISJI

4.1 Poprawki przyjęte przez Komisję i włączone w całości lub w części do wspólnego stanowiska

Numery znajdujące się poniżej odsyłają do motywów i artykułów wspólnego stanowiska.

Poprawka nr 10: art. 8 ust. 4 stwierdza, że personel pokładowy zaangażowany w działalność zarobkową musi posiadać poświadczenie opisane początkowo załączniku OPS 1.1005 lit. d) do rozporządzenia (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (UE OPS); według uznania poszczególnych państw członkowskich, zaświadczenie takie może zostać wydane przez zatwierdzonych operatorów lub instytucje szkoleniowe.

Poprawka nr 14: poprawka ta wprowadza w art. 11 ust. 2 i 3 działania naprawcze i środki zabezpieczające, które ma stosować Komisja w przypadku niespełnienia lub nieskutecznego spełniania wymogów przez certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem .

Poprawka nr 15: odnosząc się, w art. 13, do kryteriów, jakie muszą spełniać uprawnione podmioty, którym mogą być powierzone zadania związane z certyfikacją, poprawka ta ma na celu uproszczenie tekstu proponowanego przez Komisję.

Poprawka nr 19: przepis art. 32 ust. 2 lit. b) przewiduje, że zarząd przekazuje co roku władzom budżetowym wszelkie informacje dotyczące procedur oceny. Zgodnie z poprawką są to w szczególności informacje dotyczące skutków lub następstw zmian w zadaniach wyznaczonych agencji.

Poprawka nr 22: wniosek dotyczący powołania rady wykonawczej w ramach zarządu agencji nie został przyjęty.

Poprawka nr 23: zgodnie z art. 55 roczny program prac agencji musi jednoznacznie określać jaki mandat i zadania agencji, zostały dodane, zmienione lub usunięte w porównaniu z ubiegłym rokiem.

Poprawka nr 24: zgodnie z art. 56 ogólne sprawozdanie roczne agencji musi jednoznacznie określać wszelkie skutki lub konsekwencje zmian w zadaniach wyznaczonych agencji.

Poprawka 29 (w części): poprawka ta precyzuje, że przepisy wykonawcze muszą być oparte na ocenie zagrożenia i muszą być proporcjonalne do skali i zakresu eksploatacji. Parlament zaproponował włączenie tych przepisów do załącznika IV, natomiast Rada, idąc za sugestią Komisji, uznała za bardziej celowe włączenie tych przepisów do głównej części rozporządzenia, tj. do art. 8 ust. 6.

W treści wspólnego stanowiska zawarto również przepis, zgodnie z którym opłaty stanowią dochody przeznaczone na określony cel. Przepis ten jest bardzo ważny dla zapewnienia budżetowi agencji pewnej stabilności, jeżeli chodzi o działalność certyfikacyjną. Rada skonsolidowała również motywy.

4.2 Poprawki przyjęte przez Komisję, ale nie włączone do wspólnego stanowiska

Są to poprawki 2, 8 i 21 w całości i część poprawek 4, 13 i 16.

Poprawka 2 proponuje motyw dotyczący konieczności udzielania przez agencję informacji pomocnych w tworzeniu „czarnej listy” (rozporządzenie (WE) nr 2111/2005).

Poprawka 8 odnosi się do potrzeby uwzględnienia postępu naukowo-technicznego przy opracowywaniu przepisów wykonawczych do art. 7 ust. 7 (piloci).

Poprawka nr 21: W treści wspólnego stanowiska nie uwzględniono wniosku Komisji ani zmian zaproponowanych przez Parlament w sprawie ważenia głosów przedstawicieli Komisji w zarządzie agencji.

Poprawka nr 4: Rada nie przyjęła zaproponowanych przez Parlament zmian do definicji „uprawnionego podmiotu”. Definicja proponowana przez Parlament nie różniła się jednak znacznie od dotychczasowej.

Rada uznała, że przepisy wzywające państwa członkowskie do przekazywania wszelkich informacji dotyczących nieprawidłowego stosowania rozporządzenia są już przedstawione w kilku miejscach w tekście wspólnego stanowiska, w związku z czym odrzuciła poprawkę 13.

Poprawka 16, zawierająca przepisy mające chronić źródła informacji, została włączona do tekstu wspólnego stanowiska, przy czym jedyną zmianą było użycie zaproponowanego przez Parlament terminu „prawo karne” w miejsce „przepisów prawa karnego”.

Podsumowując, z wyjątkiem poprawki 21, wszystkie pozostałe poprawki, które zostały przedstawione powyżej, nie przedstawiają dla państw członkowskich większych problemów, ponieważ są to jedynie drobne zmiany redakcyjne, a nie merytoryczne.

4.3 Poprawki odrzucone przez Komisję i nieujęte we wspólnym stanowisku

Są to poprawki 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 25, 26, 27, 28, 30 i poprawka złożona w formie ustnej.

- Poprawka nr 1 zawiera propozycję rozszerzenia zakresu kompetencji EASA na ochronę lotnictwa. Zdaniem Komisji zagadnienie to nie może wchodzić w zakres kompetencji agencji, ponieważ jej kompetencje techniczne dotyczą wyłącznie aspektów związanych z bezpieczeństwem.
- Poprawki 5, 6, 7, 30 i poprawka w formie ustnej mają na celu wykluczenie (z przyczyn komercyjnych) określonych modeli samolotów i helikopterów. Komisja jest zdania, że byłoby to niekorzystne z punktu widzenia odpowiedniego poziomu kontroli bezpieczeństwa i w związku z tym nie przyjęła wniosków Parlamentu Europejskiego.
- Poprawki 9 i 11 zostały odrzucone przez Komisję, ponieważ uniemożliwiłyby one nałożenie procedur certyfikacyjnych na operatorów niekomercyjnych eksploatujących złożone samoloty o dużej mocy.
- Poprawka 12 przewidująca wprowadzenie zasady wzajemnego uznawania w odniesieniu do personelu pokładowego została odrzucona, ponieważ dubluje się z art. 11 (wzajemne uznawanie).
- Poprawka 17 dotyczy przepisu umożliwiającego agencji nakładanie kar pieniężnych na podlegające jej osoby i podmioty, które dopuściły się drobnych wykroczeń, lecz w przypadku których cofnięcie certyfikatu byłoby karą nieproporcjonalną. Poprawka ta nie może zostać przyjęta w obecnej postaci, ponieważ związane z nią kwestie prawne, instytucjonalne i praktyczne wymagają głębszej analizy.

- Poprawka 18 jest sprzeczna nie tylko z przepisami obowiązujących Warunków zatrudnienia innych pracowników wspólnot europejskich, ale również z aktualną polityką Wspólnoty dotyczącą kompetencji językowych personelu.
- Komisja jest zdania, że poprawka nr 20 nie może zostać przyjęta, ponieważ członkowie zarządu agencji muszą być wyznaczani przez państwa członkowskie, a nie przez Parlament Europejski, jako że agencja jest powołana do wykonywania zadań w imieniu państw członkowskich.
- Przy pomocy poprawki nr 25 Parlament Europejski pragnął zagwarantować niezależność agencji wobec wszelkiego rodzaju interwencji ze strony podmiotów prywatnych. Komisja i Rada podzielają ten cel, ale są przekonane, że tekst w obecnym brzmieniu nie dopuszcza możliwości takich interwencji, ponieważ wyraźnie ich zakazuje.
- Poprawki 3, 26, 27 i 28 dotyczą kwestii opłat pobieranych przez agencję w związku z jej działalnością certyfikacyjną.
 - Parlament Europejski wnioskuje o dwie odrębne decyzje: jedną w sprawie budżetu przeznaczonego na opłaty za certyfikację i drugą w sprawie innych zasobów. Parlament Europejski wnioskuje również o przeznaczenie części subwencji europejskiej na działalność certyfikacyjną.
 - Komisja nie zgadza się na te poprawki, ponieważ pierwsza z nich narusza zasadę jedności budżetowej, a wskutek drugiej z nich agencja mogłaby zostać pozbawiona 40 % zasobów finansowych przeznaczonych na opracowywanie przepisów w zakresie bezpieczeństwa, kontrolę przestrzegania przepisów przez państwa członkowskie oraz badanie wypadków. Rozwiązanie to byłoby korzystne dla niektórych grup przemysłowych, które nie musiałyby już wносить opłat za niektóre działania mające na celu zapewnienie wymaganego poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do ich produktów.

5- PODSUMOWANIE

Komisja uznaje, że wspólne stanowisko nie zmienia kluczowych celów ani ducha jej wniosku, w związku z czym może mu udzielić swojego poparcia.

Załącznik: Oświadczenie Komisji.

ZAŁĄCZNIK

Jednostronne oświadczenie Komisji

w sprawie art. 10 ust. 3, art. 24 ust. 2 oraz art. 54 ust. 1
„Kontrole prowadzone przez EASA”

1. Komisja potwierdza, że tekst art. 10 ust. 3, art. 24 ust. 2 i art. 54 ust. 1 nie zmienia głównej roli, jaką pełnią obecnie państwa członkowskie w sprawowaniu nadzoru nad podlegającymi im przedsiębiorstwami oraz w zakresie inspekcji na płycie lotniska, w tym decyzji o zatrzymaniu statku powietrznego na ziemi.
2. Przepisy te umożliwiają dodatkowo agencji dokonywanie inspekcji statku powietrznego do celów:
 - a) procedur certyfikacyjnych przeprowadzanych przez agencję w ramach zadań przyznanych jej na mocy niniejszego rozporządzenia;
 - b) inspekcji standaryzacyjnych przewidzianych w art. 24 ust. 1;
 - c) kontroli w przedsiębiorstwach przeprowadzanych we współpracy z państwami członkowskimi w celu weryfikacji spełnienia wymogów zawartych w odnośnym prawie wspólnotowym w potencjalnie niebezpiecznych sytuacjach.
3. W artykule 10 wyraźnie określono, że możliwość zatrzymania statku powietrznego na ziemi przysługuje jedynie państwom członkowskim. Agencja nie może w żadnym wypadku zatrzymać statku powietrznego na ziemi.

Rolą agencji - w przypadku stwierdzenia niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa - jest poinformowanie o tym zainteresowanych państw członkowskich oraz Komisji.

Agencja jest uprawniona jedynie do wycofania/zawieszenia certyfikatów/zezwoleń przez nią wydanych.

Jednostronne oświadczenie Komisji

w sprawie art. 7 ust. 7 „Licencja pilota samolotowego rekreacyjnego”

Komisja potwierdza, że przygotowując przepisy wykonawcze odnoszące się do art. 7 związane z licencjami pilota samolotowego rekreacyjnego, na pierwszym miejscu należy zawsze stawiać bezpieczeństwo. W szczególności przepisy wykonawcze ograniczą przywileje związane z tymi licencjami, zależnie od poziomu wykształcenia danych pilotów. Ponadto motyw dziewiąty i art. 7 ust. 6 lit. c) zmieniają tę konieczność w obowiązek.

Wspólne oświadczenie Rady i Komisji

w sprawie art. 69 ust. 2 „Wejście w życie”

Rada i Komisja uzgodniły, że dołożą starań, by przepisy wykonawcze, o których mowa w art. 69 ust. 2, zostały opracowane i przyjęte w możliwie szybkim terminie oraz w miarę możliwości jak najwcześniej przed ostateczną datą określoną w tym artykule, zważywszy na skomplikowany technicznie charakter tych przepisów wykonawczych.