



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 2.5.2013  
COM(2013) 252 final

2013/0132 (NLE)

Förslag till

## **RÅDETS BESLUT**

**om Europeiska unionens ståndpunkt i den bilaterala tillsynsstyrelsen inom ramen för avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet, rörande beslut nr 0004 om ändring av bilaga 1 till avtalet**

## MOTIVERING

### **1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET**

#### **1.1 Bakgrund**

År 2007 framförde den amerikanska luftfartsindustrin invändningar mot att EU:s bestämmelser om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) inte skiljer mellan europeiska certifieringsprojekt och Easas validering av godkännanden av amerikanska produkter som utfärdats av Federal Aviation Administration (FAA).

Efter flera kontakter om denna fråga gick Europeiska kommissionen med på att Easas avgifter för validering skulle diskuteras i enlighet med avtalet mellan Amerikas förenta stater och gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet (nedan kallat *avtalet*).

Den bilaterala tillsynsstyrelsen beslutade vid sitt möte i juni 2011 att ta upp frågan om de avgifter som Easa tar ut av amerikanska sökande för validering av FAA-godkännanden i enlighet med bilaga 1 till avtalet. Därför godkändes villkoren för bildandet av en grupp för valideringsavgifter (*Validation Fees Team, VFT*) vid den bilaterala tillsynsstyrelsens möte den 11 december, 2011.

Gruppen för valideringsavgifter, som består av företrädare för FAA, Europeiska gemenskapen och Easa, fick i uppdrag av bilaterala tillsynsstyrelsen att se över Easas nuvarande förfaranden och metoder för fastställande av avgifter för validering av amerikanska produkter och att utarbeta rekommendationer för ändringar av avtalet som omfattar de frågor som är förknippade med Easas avgifter för validering av amerikanska produkter.

#### **1.2 Easas avgiftssystem**

Alla avgifter som tas ut av Easa föreskrivs i kommissionens förordning (EG) nr 593/2007 (med ändringar), där Easas avgifter fastställs för allt certifieringsarbete.

I förordningen anges de exakta avgifter som ska tas ut för varje certifikat (årligen för fleråriga projekt) och godkännande, samt timavgifterna för vissa uppgifter som debiteras per timme. Allt arbete som avser certifiering av produkter, delar och utrustning (inklusive godkännande av data för reparationer m.m.) och arbete som avser godkännande av organisationer (inklusive konstruktionsorganisationer och underhållsorganisationer m.m.) måste helt täckas av den som ansöker om sådana certifikat/godkännanden. Easas kostnader relaterade till fortsatt luftvärdighet för dessa produkter, delar och utrustningar samt kostnaderna för tillsynen över godkända organisationer måste också täckas helt, och även detta behandlas i förordningen.

Avgifterna i förordning (EG) nr 593/2007 justeras med en faktor på årsbasis för att ta hänsyn till inflationen. För att säkerställa att avgifterna hela tiden täcker Easas kostnader ses de regelbundet över och kan vid behov ändras av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll. Avgifter utvecklas och uppdateras med hjälp av en kombination av faktiska uppgifter om certifieringsarbetet, historiska kostnader och uppgifter från affärsplaner för kommande utveckling. Med dessa uppgifter som underlag beräknas timavgifter och tillämpliga schablonbelopp. Metoden tillåter både höjda och sänkta avgifter om det motiveras av underlaget.

#### **1.3 Tillämpning av en minskningsfaktor enligt avtalet**

Diskussionerna i gruppen för valideringsavgifter visade att varken Easa eller FAA helt hade internaliserat avtalet. Även om båda de tekniska ombuden arbetar enligt ett antal gemensamma valideringsprinciper, som ska spegla avtalets syfte och anda, står det klart att man inte utnyttjar avtalets hela potential.

Easas tariffer tar inte någon särskild hänsyn till certifieringsarbete utanför EU inom en del områden. Exempelvis tas samma avgifter ut för sådana kompletterande typcertifikat som kategoriseras som ”grundläggande” som för enkla kompletterande typcertifikat, oavsett hur komplex konstruktionsändringen är. Även avgifterna för arbete förbundet med fortsatt luftvärdighet för ett icke-EU-certifikat omfattas av sänkt taxa. När det gäller organisationsgodkännanden som beviljas, omfattas även ”Del 145-godkännanden” av reducerade avgifter.

Förordning (EG) nr 593/2007 föreskriver dock att de avgifter som Easa tar ut ska spegla byråns totala kostnader för certifieringsarbetet. För certifikat och godkännanden beräknas avgifterna huvudsakligen utifrån historiska uppgifter om resursanvändningen för liknande projekt i kombination med uppgifter från affärsplaner. Med denna metod är det inte möjligt för Easa att ta någon särskild hänsyn till sina bilaterala partner, som Förenta staterna, i själva förordningen om avgifter. Om särskilda hänsyn ska tas utöver vad som fastställs i förordningen, måste de beviljas genom en ersättningsförordning eller genom ett internationellt fördrag som har företrädare framför förordningen.

På denna grund, och som en mer fullständig anpassning till syftet enligt artikel 14 i avtalet, där det anges att avgifterna ska vara rättvisa, rimliga och stå i proportion till tjänsterna, har gruppen för valideringsavgifter enats om att rekommendera att den bilaterala tillsynsstyrelsen beslutar om att tillämpa en minskningsfaktor på de relevanta avgiftstabellerna i förordning (EG) nr 593/2007, för att ta hänsyn till effektivitetsvinster för valideringsförfarandet enligt avtalet. Denna minskningsfaktor skulle införlivas med bestämmelserna i bilaga I för att tillhandahålla det nödvändiga undantaget från förordning (EG) nr 593/2007 genom avtalet.

#### **1.4 Förfarandefrågor**

Det relevanta rådsbeslutet och avtalet trädde i kraft den 1 maj 2011, efter det att parterna anmält att deras respektive interna förfaranden, som var en förutsättning för ikraftträdandet, hade slutförts.

Enligt artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska rådet på förslag från kommissionen anta ett beslut om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättats genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan.

Enligt artikel 4.4 i rådets beslut 2011/719/EU<sup>1</sup> om ingående av avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet, ska rådet fatta beslut rörande andra ändringar av bilagor till avtalet när dessa medför ändringar av relevanta unionsrättsakter.

Därför behövs ett rådsbeslut om den ståndpunkt som EU ska inta inom den bilaterala tillsynsstyrelsen om beslutet att ändra bilaga 1 till avtalet enligt utkastet till beslut 0004 som bifogas förslaget till rådets beslut.

---

<sup>1</sup> EUT L 291, 9.11.2011, s. 1.

## **2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

Medlemsstaterna informerades regelbundet under hela förhandlingsprocessen.

## **3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER**

### **1.1. Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Den föreslagna ändringen av bilaga 1 till avtalet innebär att en minskningsfaktor införs. Den ska tillämpas på de avgifter som Easa tar ut i samband med validering av amerikanska (luftfarts)produkter, och speglar därmed avtalets anda och de vinster som det kan ge.

### **1.2. Rättslig grund**

Artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

### **1.3. Subsidiaritetsprincipen**

Avtalet omfattar frågor där EU har behörighet och där förbindelser med Amerikas förenta stater behöver upprätthållas på EU-nivå.

### **1.4. Inverkan på befintlig EU-lagstiftning**

Enligt de nuvarande bestämmelserna i förordning (EG) nr 593/2007 görs ingen åtskillnad mellan de avgifter som Easa tar ut för (europeiska) certifieringsprojekt och de avgifter som tas ut för validering av produkter från tredjeländer med vilka EU har bilaterala luftfartssäkerhetsavtal. En kritisk del i dessa avtal, som är en produkt av ömsesidigt förtroende och erkännande av likvärdig säkerhetsnivå för respektive parts system, är effektivitetsvinsterna till följd av att man förlitar sig på den andra partens arbetsprocesser och resultat, vilket minskar arbetsbelastningen och därmed sänker kostnaderna för att utföra en validering.

De rättsliga konsekvenserna av att den planerade minskningsfaktorn införs i bilaga 1 till avtalet blir, till följd av avtalets status som internationellt avtal, att sådana bestämmelser får företräde framför de nuvarande bestämmelserna i förordning (EG) 593/2007. För att denna bestämmelse ska bli tillämplig inte bara till följd av avtalet (mellan EU och Förenta staterna) kommer en särskild bestämmelse att behöva införas i förordning (EG) 593/2007. Denna process pågår för närvarande.

När det gäller budgetkonsekvenserna hänvisas till punkt 4 nedan.

## **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Underskottet i Easas intäkter från avgifter, till följd av ikraftträdandet av denna ändring av bilaga 1 till avtalet, uppskattas till omkring 450 000 euro, som helt kommer att täckas genom omfördelning inom byråns avgiftsbudget.

Förslag till

## RÅDETS BESLUT

**om Europeiska unionens ståndpunkt i den bilaterala tillsynsstyrelsen inom ramen för avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet, rörande beslut nr 0004 om ändring av bilaga 1 till avtalet**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT,

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2, jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och  
av följande skäl:

- (1) Rådets beslut 2011/719/EU av den 7 mars 2011 om ingående av avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet<sup>2</sup> (nedan kallat *avtalet*) trädde i kraft den 1 maj 2011.
- (2) Enligt artikel 3.C.2 i avtalet får den bilaterala tillsynsstyrelse som inrättas genom artikel 3.A i avtalet ändra bilagorna till avtalet i enlighet med artikel 19.B i avtalet.
- (3) Det är lämpligt att fastställa Europeiska unionens ståndpunkt i den bilaterala tillsynsstyrelsen i enlighet med artikel 4.4 i rådets beslut 2011/719/EU vad gäller detta särskilda beslut om ändring av bilaga 1 till avtalet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

Europeiska unionens ståndpunkt inom den bilaterala tillsynsstyrelsen, enligt artikel 3.A i avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet, vad gäller bilaterala tillsynsstyrelsens antagande av ett beslut om ändring av bilaga 1 till avtalet, ska baseras på utkastet till den bilaterala tillsynsstyrelsens beslut 0004, som bifogas detta beslut.

### *Artikel 2*

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

---

<sup>2</sup> EUT L 291, 9.11.2011, s. 1.

*Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar  
Ordförande*

**BILAGA**  
**BILATERALA TILLSYNSSTYRELSEN**  
**FÖR AVTALET**  
**MELLAN**  
**AMERIKAS FÖRENTA STATER**  
**OCH EUROPEISKA UNIONEN**  
**OM REGLERINGSSAMARBETE PÅ OMRÅDET CIVIL**  
**LUFTFARTSSÄKERHET**  
**BESLUTSDOKUMENT**  
**BESLUT NR 0004**

I enlighet med artikel 19.B i avtalet mellan Amerikas förenta stater och gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet (nedan kallat *avtalet*), som föreskriver att ändringar av bilagor görs genom beslut av den bilaterala tillsynsstyrelsen som inrättats i enlighet med artikel 3 i avtalet, beslutar den bilaterala tillsynsstyrelsen härmed följande:

1. Bilaga 1 till avtalet ska ändras genom att följande läggs till som en ny punkt 3.2.11:

”3.2.11 a Från och med den 1 januari 2013 ska de avgifter som ett tekniskt ombud under ett kalenderår tar ut av sökande och reglerade enheter för validering som utförs av detta tekniska ombud i enlighet med 3.2.4 för att godkänna

(i) konstruktionen för ett luftfartyg, en luftfartygsmotor, en propeller eller utrustning,

(ii) kompletterande typcertifikat,

(iii) vissa större ändringar av en typkonstruktion enligt definitionen i det tekniska genomförandeförfarandet, eller

(iv) ändringar vad avser akustik och utsläpp

inte överstiga 95 % av de avgifter som det tekniska ombudet skulle ha tagit ut av den sökande eller den reglerade enheten under samma kalenderår för utfärdandet av motsvarande godkännande av en konstruktion, ett kompletterande typcertifikat, en större ändring eller en ändring avseende akustik och utsläpp inom ramen för ett certifieringsförfarande.

b) De avgifter som ett tekniskt ombud under ett kalenderår tar ut av sökande och reglerade enheter för validering som utförs av detta tekniska ombud i enlighet med 3.2.4 ska spegla de effektivitetsvinster som görs när ett valideringsförfarande används i stället för ett certifieringsförfarande. Sådana effektivitetsvinster, och de därmed förbundna avgiftssänkningarna, ska styrkas med relevanta uppgifter. Därför ska den bilaterala tillsynsstyrelsen regelbundet se över och genom beslut på lämpligt sätt justera procentsatserna i a.”

2. Den regelbundna översyn som avses i det nya stycket 3.2.11 b ska göras högst vartannat år. I enlighet med punkt 2.2.1 i bilaga 1 till avtalet ska den bilaterala tillsynsstyrelsen bistås av tillsynsstyrelsen för certifiering vid genomförandet av denna översyn och utarbetandet av eventuella nödvändiga beslut. Översynen och beslutet ska baseras på uppgifter som tillhandahålls av de tekniska ombuden.

Ändringen börjar gälla på dagen för det sista undertecknandet.

På den bilaterala tillsynsstyrelsens vägnar

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
AMERIKAS FÖRENTA STATER

EUROPEISKA KOMMISSIONEN  
EUROPEISKA UNIONEN

GENOM

:

---

BEFAT Associate Administrator for  
TNING: Aviation Safety

GENOM

:

---

BEFAT Direktör, Luftfart och  
TNING: internationella transporter,  
Generaldirektoratet för transport  
och rörlighet

DATUM

:

DATUM

:

ORT: Washington, DC

ORT: Bryssel, Belgien