



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.11.2005  
KOM(2005) 574 endelig

2004/0146 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit**

**om**

**Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om et  
EU-flyveledercertifikat**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit**

**om**

**Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om et  
EU-flyveledercertifikat**

(EØS-relevant tekst)

**1. SAGSFORLØB**

Forslag (KOM(2004)473 endelig - 2004/0146(COD)) fremsendt til 12.7.2004  
Europa-Parlamentet og Rådet den:

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse afgivet 9.3.2005  
den:

Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen afgivet den: 8.3.2005

Ændret forslag (KOM(2005)293 endelig) fremsendt den: 24.6.2005

Fælles holdning vedtaget den: 14.11.2005

**2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om et EU-flyveledercertifikat er et af de centrale elementer i pakken vedrørende det fælles europæiske luftrum. Certifikatet bidrager til, at flyveledernes særlige kompetencer bliver anerkendt på EU-plan. Samtidig indgår høje, harmoniserede kompetenceniveauer i en mere vidtrækkende EU-sikkerhedspolitik og vil bidrage til en mere fleksibel organisering af arbejdsstyrken, især med henblik på luftfartstjeneste på tværs af grænserne og oprettelse og forvaltning af funktionelle luftrumsblokke.

**3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING**

I den foreliggende ordlyd afspejler den fælles holdning ikke bare Rådets nuværende holdning, men også en del af Parlamentets ændringsforslag fra førstebehandlingen. Den afspejler dermed de interinstitutionelle drøftelser, der har gjort det muligt at finde frem til en kompromistekst.

Rådets fælles holdning indeholdt en lang række ændringer til Kommissionens forslag. Efter

Kommissionens opfattelse ændres forslaget formål ikke derved.

De fleste af ændringerne vedrører formen og indebærer udskiftning af ord, sætninger eller artikler. Således er forslaget artikel 7 blevet delt op i to (artikel 6 og 7), og artiklernes rækkefølge er ændret uden ændring af deres indhold. Andre ændringer indeholder tekniske tydeliggørelser eller i mange tilfælde yderligere procedurmæssige detaljeringer. Disse ændringer kan i hovedsagen forklares ved den civile luftfarts stærke tradition for detaljeret regulering. Faktisk mente flere medlemsstater, at en forordning ville være det bedst egnede retsinstrument for flyveledercertifikater. Det bedste eksempel herpå er bilag I, hvor der indføjes detailspecifikationer af farve og papirkvalitet på certifikatet.

Flere af ændringerne i den fælles holdning fik støtte fra Parlamentet under førstebehandlingen, og Kommissionen havde i forvejen ændret sit forslag i overensstemmelse hermed. Et eksempel på denne type ændring er kravet i artikel 3 om adskillelse mellem de nationale tilsynsmyndigheder og ikke blot uddannelsesudbydere (som i Kommissionens oprindelige forslag), men også luftfartstjenesteudøvere.

Kun få af Rådets ændringer er substantielle, og de kan anses for at ligge på linje med målene for Kommissionens oprindelige og ændrede forslag.

1. Som allerede anført i det ændrede forslag kan Kommissionen acceptere ændringerne i forskellige betragtninger, hvor sikkerhedens dominerende betydning, ønsket om at fremme mobiliteten, behovet for passende social beskyttelse og inddragelsen af etablerede europæiske strukturer for dialog med arbejdsmarkedets parter fremhæves (betragtning 9 og 17).
2. Betingelserne for at få adgang til erhvervet er blevet gjort mere smidige, hvad angår alder og eksamensbevis (artikel 5, stk. 1, litra a), for at give adgang til flere kategorier. Ændringen kan accepteres, fordi kompetenceniveauet fastholdes. Villkårene for adgang til den kompetencegivende uddannelse kan det overlades til medlemsstaterne at fastsætte. Kravet om en maksimal alder, der er indført i artikel 5, er ingen ændring af Kommissionens forslag, eftersom hensigten med det ikke var at ændre de nationale socialsikringsregler.
3. Fri bevægelighed er en følge af de harmoniserede kompetencenormer. Kommissionen kan tilslutte sig de ændringer, der fremmer mobiliteten, som f.eks. begrænsningen i de nationale tilsynsmyndigheders mulighed for at skønne med hensyn til indførelse af 'nationale påtegninger' på grundlag af artikel 7, stk. 4. Ændringen ligger på linje med Parlamentets førstebehandling og med Kommissionens ændrede forslag.
4. Rådets ændring i artikel 8, stk. 3, tillader i modsætning til Kommissionens forslag medlemsstaterne at hæve sprogkravet over 'operationelt niveau' (niveau 4 på sprogbedømmelsesskalaen i bilag III) til 'udvidet niveau' (niveau 5 på sprogbedømmelsesskalaen i bilag III), hvis de kan påvise, at det højere niveau er nødvendigt af hensyn til sikkerheden. Ændringen ligger på linje med Parlamentets førstebehandling, og Kommissionen havde accepteret det i sit ændrede forslag, eftersom denne undtagelse fra reglen skal begrundes behørigt med bydende sikkerhedshensyn.
5. Rådet har indføjet mere smidighed i anvendelsen af helbredskrav, hvorefter nationale krav skal være i overensstemmelse med både Eurocontrols og ICAO's normer. Da Eurocontrols norm ikke er vedtaget officielt, sådan som det ellers kunne ventes på

det tidspunkt, hvor Kommissionens forslag blev stillet, kan Kommissionen acceptere henvisningen til to internationale instrumenter som standarder for de nationale krav. Henvisningerne bør dog være formelt korrekte, og oplyse, hvilken version af de internationale instrumenter der er tale om.

6. Bortfaldet af regnskabsføringskravene i artikel 11 kan accepteres, da de fleste af uddannelsesudbyderne vil være omfattet af tilsvarende bestemmelser i andre dele af EF-retten.
7. Kommissionen kan støtte ændringerne af artikel 15, som bidrager til flyveledernes frie bevægelighed. Rådet er gået længere end Kommissionens forslag, der var baseret på lovgivning om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser. Den nye artikel foreskriver ikke blot anerkendelse af certifikatet, men fører til automatisk anerkendelse af vigtige dele af certifikatet; desuden vil certifikatindehaveren få ret til at bytte sit gamle certifikat med et nyt, der er udstedt af den medlemsstat, han arbejder i; og endelig vil myndighederne være forpligtet til at tage behørigt hensyn til flyvelederens erfaring og kompetence ud over det i 'eksamensbeviset' anførte.
8. Henvisningerne til gennemførelsesforanstaltningerne er samlet i en ny artikel 16, hvilket betyder, at Kommissionen mister muligheden for at ændre sprogniveauekravene ved en udvalgsbehandling. Denne begrænsning kan Kommissionen acceptere.
9. I en ny artikel om overgangsordninger bekræftes de nuværende certifikatindehaveres rettigheder. Der sættes ikke spørgsmålstegn ved gyldigheden af deres certifikater, men de skal forlænge den efter direktivets regler. Kommissionen kan acceptere denne ændring, der sørger for den nødvendige retssikkerhed.

#### **4. KONKLUSION**

Af ovenanførte grunde finder Kommissionen, at den fælles holdning, der er fastlagt den 14.11.2005, ikke ændrer ved forslagetets formål og fremgangsmåde. Den kan derfor tilslutte sig den, så meget des mere som den tager behørigt hensyn til de ændringer, Europa-Parlamentet har foreslået under førstebehandlingen, og til Kommissionens ændrede forslag. Den afspejler dermed de interinstitutionelle drøftelser, der har gjort det muligt at finde frem til en kompromistekst.

#### **5. ERKLÆRING FRA KOMMISSIONEN**

Kommissionen fremsatte en ensidig erklæring, da den fælles holdning blev fastlagt (se bilag I).

## **BILAG I**

### **Erklæring fra Kommissionen**

Kommissionen vil ved hjælp af en konsekvensanalyse vurdere, om der også bør stilles krav om uddannelsesmæssige kvalifikationer og certificering til andre medarbejdere i ATM-sikkerhedskæden end flyveledere.