



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.8.2003
KOM(2003) 514 endelig

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslaget til:**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om interoperabilitet i det europæiske luftrafikstyringsnet**

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAGET
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslaget til:**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet**

1. INDLEDNING

Ifølge EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet foreslår ved andenbehandlingen. Kommissionens udtalelse om Parlamentets ændringsforslag fremsættes nedenfor.

2. SAGSFORLØB

- a) Den 10. oktober 2001 forelagde Kommissionen fire retsaktsforslag med det formål at oprette et fælles europæisk luftrum¹; de skulle vedtages efter den fælles beslutnings-procedure, jf. artikel 51 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.
- b) Regionsudvalget afgav en udtalelse, der støttede Kommissionens forslag, den 15. maj 2002.
- c) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav en udtalelse, der støttede Kommissionens forslag, den 17. juli 2002.

¹ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (KOM(2001) 123 endelig/2 af 30.11.2001 – 2001/0060 (COD)).
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum (KOM(2001) 564 endelig/2 af 11.12.2001 – 2001/0235 (COD)).
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (KOM(2001) 564 endelig/2 af 11.12.2001 – 2001/0236 (COD)).
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (KOM(2001) 564 endelig/2 af 11.12.2001 – 2001/0237 (COD)).

- d) Europa-Parlamentets udtalelse efter førstebehandlingen blev afgivet den 3. september 2002 og indeholdt 113 ændringsforslag til Kommissionens forslag.
- e) I overensstemmelse med traktatens artikel 250, stk. 2, fremsatte Kommissionen den 26. november 2002 ændrede forslag (KOM(2002)658 endelig), der helt eller delvis indarbejdede 82 af Parlamentets ændringsforslag, mens 31 ændringsforslag blev afvist.
- f) Rådet fastlagde med enstemmighed en fælles holdning den 18. marts 2003.
- g) Den 3. juli 2003 vedtog Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen to beslutninger med 50 ændringsforslag til den fælles holdning.

3. FORMÅL MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Flyvekontrollsystemet i Fællesskabet fungerer tæt på sin kapacitetsgrænse. Derfor er det årsag til forsinkelser i flytrafikken. Forsinkelser gør flytrafikken uforudsigelig for flypassagerer og operatører og pålægger flyselskaber og forbrugere store økonomiske omkostninger. Kapacitetsmanglen i flyvekontrollsystemet truer også det indre markeds funktionsevne. Hovedårsagen hertil er, at lufttrafikstyringssystemet (ATM-systemet) er fragmenteret, hvad der også giver store koordineringsomkostninger. Derfor er der behov for at forbedre systemets interoperabilitet på tværs af medlemsstaterne.

For at rette op på disse forhold godkendte Kommissionen i oktober 2001 et sæt forslag, hvis formål var at oprette et fælles europæisk luftrum. Forslagenes formål er:

- at forbedre og forstærke sikkerheden
- at effektivisere og integrere luftfartstjenesterne ved at lade efterspørgslen styre udbuddet af tjenester
- at omstrukturere det europæiske luftrum på grundlag af trafikstrømmene, for at afløse en struktur, der bygger på landegrænser
- at øge kapaciteten og ATM-systemets samlede effektivitet.

Kommissionens lovpakke omfatter fire forordningsforslag, som tilsammen dækker hovedelementerne i et sømløst fungerende ATM-system.

3.1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (2001/0060 (COD))

Forslaget sætter udgangen af 2004 som frist for oprettelse af et fælles europæisk luftrum. Der foreslås en institutionel ramme for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum. Den betyder, at Fællesskabet vedtager reglerne, mens Eurocontrol, hvor det er relevant, udarbejder udkast til foranstaltninger, som kunne indarbejdes i fællesskabsretten, og medlemsstaterne håndhæver reglerne, idet Kommissionen dog bevarer sin rolle som traktatens vogter. Forordningen indebærer også en betydeligt øget international samordning. Formålet med denne institutionelle ramme er at fjerne administrative og organisatoriske flaskehalse i beslutningsprocessen og håndhævelsen af ATM-regler.

3.2 Europa-Parlamentets og Rådets forordning om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum (2001/0235 (COD))

Dette forordningsforslag har til formål at fremme sikker og effektiv udøvelse af luftfartstjeneste i et sømløst fungerende, interoperabelt system i hele Fællesskabet. Det sikrer funktionel adskillelse mellem nationale tilsynsmyndigheder og luftfartstjenesteudbydere. Denne adskillelse er forenelig med både offentlige og private ejerforhold - alt efter hvad der foretrækkes i den enkelte medlemsstat. Eurocontrols sikkerhedskrav vil få status som fællesskabsregler. Forordningen indfører en certificeringsordning for luftfartstjenester med harmoniserede krav til udøvelse på fællesskabsplan. Medlemsstaterne beholder deres beføjelser til at udpege monopoludbydere (flyvekontroltjenester). Forordningen giver også mulighed for at revidere det nuværende afgiftssystem for at tilskynde til effektiv udnyttelse og tilvejebringelse af ATM-infrastruktur.

3.3 Europa-Parlamentets og Rådets forordning om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (2001/0236 (COD))

Med dette forordningsforslag etableres et fælles luftrum, der fremtræder som et enkelt operativt kontinuum, hvor fælles procedurer for udformning, planlægning og styring af luftrummet garanterer, at hele lufttrafikstyringsnettet fungerer sikkert. Forordningen fastlægger principperne for luftrumets organisation og udnyttelse, for samordning mellem civil og militær udnyttelse og for styring af flytrafikstrømmene. De vigtigste ændringer er oprettelsen af en europæisk øvre flyveinformationsregion, erstatningen af de nuværende nationale zoner og omkonfigureringen af luftrummet i funktionelle luftrumsblokke af passende størrelse ud fra sikkerheds- og effektivitetskriterier uanset nationale grænser.

3.4 Europa-Parlamentets og Rådets forordning om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (2001/0237 (COD))

I dette forordningsforslag fastlægges betingelserne for at sikre interoperabilitet i Fællesskabet mellem de forskellige systemer og komponenter i lufttrafikstyringsnettet og deres opgradering til ny teknologi. Centralt i forordningen står udformningen og forvaltningen af ATM-standardisering i Europa, herunder procedurerne for overensstemmelsesvurdering, i overensstemmelse med Fællesskabets politik på området.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

4.1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (2001/0060 (COD))

Ved førstebehandlingen vedtog Europa-Parlamentet at stille 18 ændringsforslag til Kommissionens oprindelige forslag.

Kommissionen kan acceptere 5 af ændringsforslagene fuldt ud og 6 i princippet, dvs. såfremt de omformuleres.

7 ændringsforslag må den dog afvise helt.

4.1.1 *Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer (5 som helhed)*

Kommissionen mener, at ændringsforslag 2, 5, 16, 17 og 18 er væsentlige forbedringer og nyttig præciseringer af teksten.

4.1.1.1 *Væsentlige forbedringer (2 ændringsforslag).*

Ændringsforslag 5 og ændringsforslag 18 går ud på at slette henvisningen til militær træning og øvelsesmuligheder i hhv. betragtning 19 og beskyttelsesklausulen (artikel 11, femte led). Efter Kommissionens opfattelse er denne henvisning overflødig. Begreberne 'organisation af de væbnede styrker' og 'militæroperationer' i betragtning 19 hhv. artikel 11 i den fælles holdning omfatter i forvejen træning og øvelsesmuligheder. Dertil kommer, at lovpakkens anvendelsesområde som defineret i artikel 1 udelukker, at nogen af dens regler kan finde anvendelse for militæroperationer og -uddannelse, dvs. for lufttrafik efter militære regler (OAT = Operational Air Traffic). Disse ændringsforslag vil også bidrage til at tydeliggøre rækkevidden af artikel 7 og 8 i "luftrumforordningen", om fleksibel udnyttelse af luftrummet. Luftrummet har dobbelt anvendelsesformål, eftersom det kan benyttes til både civile og militære formål. Der er i lovpakken taget hensyn til luftrumets dobbelte anvendelse, til civil flyvning og militær træning, for at gøre udnyttelsen virkelig fleksibel og effektiv og underlægge den effektiv kontrol.

4.1.1.2 *Nyttige præciseringer (3 ændringsforslag).*

Ændringsforslag 2 (til betragtning 9) udvider begrebet om offentlige myndigheder, der kræver adskillelse mellem regulerings- og driftsopgaver, til at omfatte alle luftfartstjenester. Den ændring kan Kommissionen acceptere, hvis opregningen af tjenester (i parentes) udgår, for den stemmer ikke med definitionen af luftfartstjeneste i artikel 2.

Ændringsforslag 16 og 17 (til artikel 9 og 10) er tilføjelser, der præciserer omfanget af præstationsevalueringen og vurderingen af virkningerne.

4.1.2 *Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer i princippet, men ønsker omformuleret (6 ændringsforslag)*

Ændringsforslag 3 og 12 (ny betragtning og artikel) understreger betydningen af at inddrage erhvervslivet i rådgivningen om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og indfører derfor et erhvervsbaseret rådgivende organ. Kommissionen er enig i, at der skal ske en omfattende og effektiv høring af erhvervslivet. Derfor kan Kommissionen acceptere, at princippet om høring og dialog med erhvervslivet styrkes som anført i Kommissionens meddelelse af 11.12.2002 (KOM(2002) 704 endelig). Hvad angår oprettelsen af et organ, er der brug for en omformulering for at undgå en indsnævring af Kommissionens initiativret og af den rolle, der er tiltænkt Udvalget for det Fælles Luftrum.

Ændringsforslag 4 og 15 (ny betragtning og artikel). Kommissionen er tilhænger af at indføre en sanktionsmekanisme over for operatører, der bryder reglerne. En sådan mekanisme skal dog være ensartet tilrettelagt over hele Fællesskabet og være knyttet til forpligtelserne for luftfartsselskaber og tjenesteudbydere.

Ændringsforslag 6 (til artikel 1) genindsætter teksten om rammeforordningens anvendelsesområde fra Kommissionens oprindelige forslag. Kommissionen er enig i, at omfanget af Fællesskabets interventionsområde bør anføres tydeligt, før det afgrænses i forhold til medlemsstaternes suverænitet over det nationale luftrum og i forhold til forsvarspolitikken. Ændringsforslaget kan derfor accepteres ved siden af teksten i Rådets fælles holdning.

Ændringsforslag 7 (til artikel 2) præciserer, at det er medlemsstaterne, der vælger luftfartstjenesteudbydernes juridiske status. Tilføjelsen forekommer dog overflødig, da lovpakken ikke fastsætter regler herom.

4.1.3 *Ændringsforslag, som Kommissionen afviser (7 ændringsforslag som helhed)*

Kommissionen mener, at ændringsforslag 1, 8, 9, 10, 11, 13 og 14 strider mod forslagets grundprincipper og idé.

Ændringsforslag 1 (til betragtning 3) indsnævrer luftfartstjenesternes formål til kun at omfatte beskyttelse af passagerer og befolkningsgrupper. Denne formulering ville udelukke luftfartstjenesternes hovedformål, som er at understøtte problemfri og sikkerhedsmæssigt forsvarlig lufttransport, og det kan ikke accepteres.

Ændringsforslag 8 og 9 (til artikel 2) ændrer definitionen af "lufttrafikregulering" og "sektor". Definitionerne kommer fra ICAO's ordliste, som er den generelt accepterede reference inden for lufttrafikstyring. Derfor afvises ændringsforslagene.

Ændringsforslag 10 og 11 (til artikel 5) indfører en henvisning til den "militære" dimension af Udvalget for det Fælles Luftrum og til Eurocontrols deltagelse i udvalget. Ændringsforslagene er ikke formuleret i overensstemmelse med afgørelse 1999/468 om nedsættelse af udvalg og de dertil hørende procedureregler. Derfor kan Kommissionen ikke acceptere disse ændringsforslag.

Ændringsforslag 13 (til artikel 6) pålægger Kommissionen at arbejde konsekvent på at udvide det fælles europæiske luftrum til at omfatte mest muligt af Europa. Om målet kan nås afhænger imidlertid af hele Fællesskabets indsats, herunder Kommissionens. Den foreslåede formulering er ufuldstændig og må derfor afvises.

Ændringsforslag 14 (til artikel 7) pålægger Kommissionen at anvende Eurocontrols arbejdsprocedurer, herunder dets høringsprocedurer, under tilrettelæggelsen af gennemførelsesreglerne. Disse procedurer bør specificeres under udarbejdelsen af mandaterne for udarbejdelse af gennemførelsesregler. Dette navnlig for at sikre overensstemmelse med Kommissionens procedurer for høring af interessenter og for at undgå interessekonflikter. Kommissionen kan ikke acceptere dette ændringsforslag.

4.2 *Europa-Parlamentets og Rådets forordning om udøvelse af luftfartstjeneste i det fælles europæiske luftrum (2001/0235 (COD))*

Ved førstebehandlingen vedtog Europa-Parlamentet at stille 16 ændringsforslag til Kommissionens oprindelige forslag.

Kommissionen kan acceptere 6 af ændringsforslagene fuldt ud og 8 i princippet (deraf et delvis), dvs. såfremt de omformuleres.

Kommissionen må dog afvise 2 ændringsforslag som helhed og 1 delvis.

4.2.1 *Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer (6 fuldt ud)*

Kommissionen mener, at ændringsforslag 3, 9, 10, 11, 12 og 14 er væsentlige forbedringer og nyttige præciseringer af teksten.

4.2.1.1 *Væsentlige forbedringer (2 ændringsforslag som helhed).*

Ændringsforslag 3 (ny betragtning) understøtter den fleksible definition af overflyvningsafgifter, således at der kan oprettes økonomiske reserver. Det vil spare luftrumsbrugere og tjenesteudbydere for uventede stigninger i afgifterne som følge af pludselige fald i lufttrafikken.

Ændringsforslag 12 (til artikel 10) genindsætter teksten fra Kommissionens oprindelige forslag om, at medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om, hvordan samarbejdet om flyvekontrol mellem civile og militære instanser tilrettelægges. Efter Kommissionens opfattelse falder denne bestemmelse inden for lovpakkens anvendelsesområde, eftersom den vedrører arrangementer, der påtvinges luftfartstjenester for at imødekomme militære behov.

4.2.1.2 *Nyttige præciseringer (4 ændringsforslag som helhed).*

Ændringsforslag 9 (til artikel 6) tilføjer ny tekst, der præciserer arten og omfanget af de betingelser, der er knyttet til certifikater.

Ændringsforslag 10 (til artikel 7) fastsætter en frist for medlemsstaterne til at udpege en eller flere luftfartstjenesteudbydere, der skal operere inden for funktionelle luftrumsblokke.

Ændringsforslag 11 og 14 (til artikel 7 og 14) er redaktionelle forbedringer.

4.2.2 *Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer i princippet, men ønsker omformuleret (7 ændringsforslag - 1 delvis)*

Ændringsforslag 1 og 4 (ny betragtning og artikel) sigter mod at indføre arbejds-markedshensyn i teksten, særlig behovet for lovgivning for at afhjælpe manglen på flyveledere og harmonisere procedurerne for licensgivning til flyveledere. Kommissionen kan acceptere ændringsforslagene, hvis de omformuleres.

Ændringsforslag 2 og 8 (til betragtning 9 og artikel 6) fastsætter en maksimal og en minimal gyldighedsperiode for certifikater på hhv. ti og fem år. Kommissionen foretrækker, at medlemsstaterne fastsætter denne periode inden for betingelser, der knyttes til certifikaterne (bilag II). Men den støtter tanken om at harmonisere perioderne i Fællesskabet.

Ændringsforslag 5, 6 og 7 (til artikel 5) tilføjer ny tekst for at præcisere omfanget af de almindelige krav. Omend sådanne tilføjelser kan accepteres i princippet, vil de i den foreslåede form understrege bestemte aspekter af de almindelige krav. Derfor må de omformuleres, så det sikres, at der er balance i identifikationen af de forskellige områder, hvor der bør udarbejdes almindelige krav.

Ændringsforslag 15, første del (til artikel 14) genindsætter teksten om økonomisk regulering, særlig de økonomiske incitamenter, fra Kommissionens oprindelige forslag. Kommissionen ser ikke noget større modsætningsforhold mellem den fælles holdning og den foreslåede tekst, bortset fra at medlemsstaterne får ret til at afgøre, hvordan sådanne incitamenter skal anvendes.

4.2.3 *Ændringsforslag, som Kommissionen afviser (2 som helhed og 1 delvis)*

Kommissionen mener, at ændringsforslag 13, anden del af 15 samt 16 strider mod forslagens grundprincipper og idé.

Ændringsforslag 13 (til artikel 12) indfører et princip om handelsværdi af operative data. Om et sådant princip skal anvendes bør afgøres fra sag til sag. Nogle operative data stilles faktisk til rådighed gratis efter ICAO's bestemmelser. Derfor kan Kommissionen ikke acceptere dette ændringsforslag.

Ændringsforslag 15, anden del (til artikel 14) begrænser krydssubsidiering mellem luftfartstjenester til undtagelsestilfælde. Krydssubsidiering vedrører hovedsagelig definitionen af omkostningsgrundlaget, og den fælles holdning indeholder allerede en særlig bestemmelse i artikel 14, stk. 2, litra d.

Ændringsforslag 16 (til artikel 18) udelader overgangsperioden for certificeringsordningens ikrafttræden. Men den overgangsperiode er der brug for. Den afhænger af, om de almindelige krav foreligger, og den giver tjenesteudbydere mulighed for at tilpasse sig til sådanne krav.

4.3 *Europa-Parlamentets og Rådets forordning om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (2001/0236 (COD))*

Ved førstebehandlingen vedtog Europa-Parlamentet at stille 15 ændringsforslag til Kommissionens oprindelige forslag.

Kommissionen kan acceptere 8 af ændringsforslagene fuldt ud og 5 i princippet, dvs. såfremt de omformuleres.

2 ændringsforslag må den dog afvise helt.

4.3.1 *Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer (8 som helhed)*

Kommissionen mener, at ændringsforslag 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24 og 28 er væsentlige substansændringer og rummer reelle forbedringer og nyttige præciseringer af teksten.

4.3.1.1 *Indholdsmæssige ændringer (2 ændringsforslag)*

Ændringsforslag 24 (ny artikel) genindsætter den tekst fra Kommissionens oprindelige forslag, hvis formål var at udvide den europæiske flyveinformationsregion til også at omfatte det nedre luftrum.

Ændringsforslag 28 (ny artikel) udvider begrebet 'funktionelle luftrumsblokke' til at omfatte det nedre luftrum. Dette ændringsforslag kan accepteres, hvis det omformuleres.

4.3.1.2 *Væsentlige forbedringer (1 ændringsforslag som helhed).*

Ændringsforslag 21 (til betragtning 12) præciserer, at funktionelle luftrumsblokke bør oprettes under hensyntagen til Eurocontrols henstillinger. Det kan derfor accepteres, hvis det omformuleres.

4.3.1.3 *Nyttige præciseringer (5 ændringsforslag som helhed).*

Ændringsforslag 17, 18, 19, 20 og 22 (til betragtning 2, 3, 6 og 9 og artikel 1) tydeliggør forordningens idé ved redaktionelle ændringer.

4.3.2 ***Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer i princippet, men ønsker omformuleret (5 ændringsforslag)***

Ændringsforslag 23 (til artikel 3) indfører en resultatforpligtelse inden for en bestemt frist. Men da etableringen af den europæiske øvre flyveinformationsregion er afhængig af en beslutning i ICAO, vil det være rigtigere at forpligte Kommissionen til at indlede processen inden for en bestemt tidsramme.

Ændringsforslag 26 (til artikel 5) etablerer en kommissionsledet mæglingsproces til løsning af tvister om etablering af funktionelle luftrumsblokke. Den fælles holdning indeholder ingen mekanismer til at sikre, at medlemsstaternes beslutninger om dette spørgsmål fører til rettidig og effektiv omkonfigurering af lufttrafiktjenesterne i nogle få homogene blokke. Kommissionen kan derfor acceptere princippet om en høringsproces i Udvalget for det Fælles Luftrum, hvor de enkelte funktionelle luftrumsblokkes forenelighed med naboblokkene kan drøftes.

Ændringsforslag 27 (ny artikel) præciserer fremgangsmåderne for udformning af luftrummet og ruteplanlægning. Kommissionen er enig i disse fremgangsmåder, som i vid udstrækning svarer til de allerede benyttede. Ændringsforslaget er derfor overflødig.

Ændringsforslag 30 (til artikel 8) fastsætter, at Kommissionen skal underrettes om, hvordan den fleksible udnyttelse af luftrummet realiseres. Kommissionen kan acceptere dette ændringsforslag, hvis formål allerede er indeholdt i den fælles holdnings artikel 7, stk. 2.

Ændringsforslag 31 (til artikel 10) udelader den fælles holdnings bestemmelser om evalueringsprocessen og om en mulig udvidelse af de omhandlede reguleringskoncepter til at omfatte det nedre luftrum. Om bestemmelserne kan udelades, afhænger af, om tilsvarende bestemmelser medtages andetsteds, jf. ændringsforslag 28.

4.3.3 ***Ændringsforslag, som Kommissionen afviser (2 ændringsforslag som helhed)***

Kommissionen mener, at ændringsforslag 25 og 29 strider mod forslaget grundprincipper og idé.

Ændringsforslag 25 (til artikel 4) kæder ændringen i luftrumsklassifikationen sammen med etableringen af den europæiske øvre flyveinformationsregion og klassifikationens art. Så detaljeret en bestemmelse kan ikke accepteres.

Ændringsforslag 29 (til artikel 7) genindsætter teksten om civil-militær samordning fra Kommissionens oprindelige forslag. Formuleringen passer ikke længere ind i den fælles holdnings tekst og dens retsgrundlag på grund af dens indvirkning på militære operationer og øvelser.

4.4 Europa-Parlamentets og Rådets forordning om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (2001/0237 (COD))

Ved førstebehandlingen vedtog Europa-Parlamentet 1 ændringsforslag til Kommissionens oprindelige forslag.

Kommissionen kan acceptere dette ændringsforslag delvis.

4.4.1 *Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer (1 ændringsforslag delvis)*

Ændringsforslag 32, anden del (til artikel 10) er en forbedring, fordi det kræver, at tilvejebringelsen af overensstemmelse mellem alle systemer og de væsentlige krav, fremskyndes.

4.4.2 *Ændringsforslag, som Kommissionen afviser (1 ændringsforslag delvis)*

Ændringsforslag 32, første del (til artikel 10) kan ikke accepteres, eftersom anvendelsen af de væsentlige krav kræver en overgangsperiode, i hvilken gennemførelsesreglerne og fællesskabsspecifikationerne skal udarbejdes.

5. KONKLUSION

Kommissionen ændrer i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, sit forslag i overensstemmelse med ovenstående.