



Förordning om certifiering av utrustning 2016/17:FPM6 för säkerhetskontroll inom luftfarten

Näringsdepartementet

2016-10-10

Dokumentbeteckning

KOM(2016)491

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av unionens certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten

Sammanfattning

Förslaget innebär att certifiering av utrustning för säkerhetskontroll på flygplatser bara behöver göras i en medlemsstat. Med ett intyg från en särskilt inrättad nationell godkännandemyndighet blir utrustningen omedelbart gällande i hela EU. En EU-certifierad utrustning skulle enligt kommissionen ha positiva effekter på de europeiska tillverkarnas globala konkurrenskraft.

Regeringen är försiktigt positiv till delar av förslaget, medan andra delar kräver en närmare analys.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

I kommissionens meddelande ”En politik för säkerhetsindustrin – Handlingsplan för en innovativ och konkurrenskraftig säkerhetsindustri, KOM(2012) 417”, anges bl.a. att kommissionen ska lägga fram ett förslag om inrättande av ett harmoniserat certifieringssystem på EU-nivå för utrustning som används vid säkerhetskontroller på flygplatser, med målet att uppnå ett ömsesidigt erkännande av certifieringssystemen.

I den europeiska säkerhetsagendan (KOM(2015) 185), som antogs av kommissionen i april 2015, betonas behovet av en konkurrenskraftig EU-baserad säkerhetsindustri, som också kan bidra till EU:s självständighet när

det gäller att uppfylla behoven i fråga om säkerhet. Enligt kommissionen kommer förslaget till förordning att förbättra den europeiska säkerhetsindustrins konkurrenskraft och motståndskraften mot säkerhetshoten kommer att öka. Förslaget presenterades av kommissionen den 7 september 2016.

1.2 Förslagets innehåll

Syftet med förslaget är att bidra till en väl fungerande inre marknad och att öka den globala konkurrenskraften hos EU:s industri genom att inrätta ett gemensamt certifieringssystem för kontroll av säkerhetsutrustning inom luftfarten. En mer konkurrenskraftig säkerhetsindustri i EU kommer att kunna erbjuda tekniska lösningar som ökar EU-medborgarnas säkerhet och bidrar till det europeiska samhällets förmåga att förebygga och reagera på säkerhetshot.

För närvarande bedömer de enskilda medlemsstaterna huruvida säkerhetsutrustningen uppfyller prestationskraven och den utrustning som certifierats i en medlemsstat kan göras tillgänglig endast i den medlemsstaten. Förslaget innebär ett inrättande av ett EU-certifieringssystem. Varje medlemsstat ska utse ett organ som ska ansvara för att godkänna att kontrollutrustningen uppfyller gällande krav genom att utfärda ett EU-typgodkännandeintyg, som är giltigt i hela unionen. Detta organ ska kunna väljas fritt av tillverkarna.

En utrustning som omfattas av ett EU-intyg ska inte behöva genomgå ytterligare bedömningar i andra medlemsstater. Därför är det viktigt att bedömningar och provningar är enhetliga och förordningen tar därför hänsyn till de gemensamma provningsmetoder som har utarbetats inom ramen för Europeiska civila luftfartskonferensens (Ecac) gemensamma utvärderingsförfarande.

Utrustningen ska provas för att säkerställa att utrustningens prestationskrav är uppfyllda. Dessa provningar utförs av så kallade tekniska tjänster vars kompetens fastställs genom ett krav på att de ska vara ackrediterade av ett nationellt ackrediteringsorgan.

Kommissionen ska säkerställa att nödvändig samordning sker och att de gemensamma provningsmetoderna tillämpas på ett harmoniserat sätt.

En medlemsstat kan förhindra tillhandahållandet eller ibruktagandet av en utrustning på sitt territorium, med förbehåll för kommissionens granskning, om det upptäcks att utrustningen utgör en allvarlig risk för användarna eller miljön.

Varje medlemsstat ska utse ett enda organ, en nationell godkännandemyndighet, som ansvarar för att godkänna utrustning som uppfyller gällande krav.

I syfte att förenkla och påskynda antagandet av typgodkännandelagstiftningen fastställs i förordningen endast administrativa bestämmelser och allmänna formföreskrifter. Kommissionen föreslås få befogenhet att i delegerade akter fastställa de närmare tekniska specifikationerna, däribland de gemensamma provningsmetoderna och kraven för ackreditering av de tekniska tjänsterna.

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordningen.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Frågor om luftfartsskydd regleras i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd. Förslaget har sannolikt inga effekter på den lagen. Det är för närvarande oklart om förslaget kan ha några effekter på något annat regelverk med koppling till teknisk utrustning.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på unionens eller statens budget.

En konsekvensanalys har genomförts, men dokumentreferens saknas. Kommissionen har analyserat fem policyalternativ och kommit fram till att ”den gamla metoden” eller ”fullständig harmonisering” skulle ge betydande positiva effekter, samtidigt som man säkerställer det bredaste möjliga stödet bland alla berörda parter, inklusive medlemsstaterna. Ett enda certifieringssystem bör minska den administrativa bördan för tillverkarna och ha positiva effekter på deras konkurrenskraft.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

En närmare analys av förslaget pågår. Regeringen anser att det i princip är positivt med en gemensam EU-certifiering både för industrin och medlemsstaterna men det kan föreligga tveksamheter t.ex. till att lägga ansvaret för hela certifieringsprocessen hos nationella myndigheter.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är för närvarande okända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är för närvarande okända.

Förslaget har inte remitterats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund är artikel 114 i EUF-fördraget, jämfört med artikel 26 i EUF-fördraget. Rådet beslutar med kvalificerad majoritet, i medbestämmande med Europaparlamentet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Förslaget är enligt kommissionen förenligt med subsidiaritetsprincipen eftersom målet, att fastställa regler om EU-typgodkännande, inte kan uppnås av medlemsstaterna. Det är även förenligt med proportionalitetsprincipen i och med att förslaget inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen med en väl fungerande inre marknad som samtidigt förbättrar konkurrenskraften för EU-industrin inom området.

Regeringen delar kommissionens bedömning när det gäller förslagets förenlighet med proportionalitetsprincipen. Det är svårt att uppnå målet om ett EU-typgodkännande på medlemsstatsnivå och ett system som innebär ett ömsesidigt godkännande medlemsstaterna emellan kan endast inrättas på EU-nivå. Även när det gäller förenligheten med proportionalitetsprincipen delar regeringen kommissionens bedömning.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det är för närvarande oklart vilken rådsarbetsgrupp som kommer att behandla förslaget och när behandlingen inleds. Det är också oklart hur Europaparlamentet kommer att behandla förslaget och när en första behandling i rådet kommer att äga rum.

4.2 Fackuttryck/termer

Ecac – European Civil Aviation Conference, de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation