

U 67/2016 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av unionens certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 7 september 2016 till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av unionens certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 8 december 2016

Kommunikationsminister Anne Berner

Konsultativ tjänsteman Vesa Häyrinen

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM UPPRÄTTANDE AV UNIONENS CERTIFIERINGSSYSTEM FÖR SÄKERHETSKONTROLLUTRUSTNING INOM LUFTFARTEN

1 Förslagets bakgrund och syfte

Europeiska kommissionen har den 7 september 2016 lämnat ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av unionens certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten (COM(2016) 491 final). Säkerhetskontrollutrustning för luftfarten avser den säkerhetsutrustning som används på flygplatser för att säkerhetskontrollera personer, kabinbagage, lastrumsbagage, förnödenheter, flygfrakt och flygpost. För närvarande har Europeiska unionen (EU) inte något rättsligt bindande system för certifiering av överensstämmelse, alltså ett kvalitetssäkrings- och godkännandesystem, som skulle gälla säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten.

Det finns två syften med att upprätta unionens certifieringssystem. Genom att upprätta unionens certifieringssystem vill man för det första säkerställa att säkerhetskontrollutrustning som tillverkas och används på flygplatser inom EU uppfyller de tekniska specifikationer och prestationskrav som gäller sådan utrustning inom EU. Detta säkerställs genom att upprätta ett rättsligt bindande system för bedömning av överensstämmelse för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som används på flygplatser inom EU. Härigenom vill man säkerställa att de standarder som krävs i fråga om säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten uppfylls på alla flygplatser inom EU.

De tekniska kraven på säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten fastställs i förordning (EG) nr 300/2008. I förordningen anges också vissa standarder för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten. Dessa standarder har utarbetats av kommissionen, och de utvecklas kontinuerligt enligt behov, för att motsvara de förändrade hotscenarierna och riskbedömningarna för luftfarten. Av säkerhetsskäl är standarderna sekretessbelagda och endast tillgängliga för de personer, företag och andra organisationer som har säkerhetsgodkännande och en giltig motivering.

För det andra kan säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som är tillåten i en EU-medlemsstat för närvarande inte nödvändigtvis släppas ut på marknaden en annan EU-medlemsstat. Ett syfte med att upprätta ett certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten är därför att EU:s inre marknad ska fungera bättre och att öka den globala konkurrenskraften hos EU:s industri.

Inom ramen för den Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) har man försökt ta fram gemensamma provningsmetoder för säkerhetskontrollutrustning som används på flygplatser. Denna ordning är dock inte rättsligt bindande för EU:s medlemsstater. Därför är ett syfte med förslaget att nå en situation där certifiering som utfärdats av en EU-medlemsstat ska erkännas utan separata åtgärder även i andra medlemsstater.

Kommissionen antog 2015 den europeiska säkerhetsagendan (COM(2015) 185 final). I den betonas behovet av att förbättra konkurrenskraften hos den EU-baserade säkerhetsindustrin, och härigenom även säkerhetsindustrins exportmöjligheter. I motiveringen till sitt förslag anser kommissionens att upprättandet av ett certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten främjar dessa mål. Säkerhetskontrollutrustningen utgör en betydande global

marknad med en årlig omsättning på 14 miljarder euro. Av denna marknad står EU:s inre marknad för 4,2 miljarder euro.

Som en separat fråga konstaterar statsrådet att kommissionen i beredningsfasen har övergivit ett organiseringsalternativ där den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten (EASA) skulle ha getts behörighet att centraliserat sköta EU-certifieringen av säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten. I samband med den pågående revideringen av förordningen om EASA har Finland understött en utvidgning av EASA:s behörighet till bland annat dylika uppgifter. I den konsekvensbedömning som hänför sig till förslaget till förordning om säkerhetskontrollutrustning konstaterar kommissionen att man inte fick understöd för alternativet, varken inom kommissionen eller från medlemsstaterna. Enligt kommissionen skulle förslaget ha förutsatt inte bara att EASA:s behörighet utvidgas utan också att myndighetens personal utökas. I den rådande politiska och ekonomiska situationen fanns det enligt kommissionen inga möjligheter till detta. För tillverkarna av säkerhetskontrollutrustning skulle detta alternativ ha haft samma positiva konsekvenser som den regleringsmodell som valts i kommissionens förslag till förordning. Eftersom alternativet inte längre är med i förslaget har statsrådet inte tagit ställning till innehållit i EASA-modellen eller bedömt dess konsekvenser för EU-medlemsstaterna. Statsrådet anser emellertid att för en liten EU-medlemsstat kan det hända att EASA-modellen i princip skulle ha varit ett kostnadseffektivt alternativ.

2 Förslagets huvudsakliga innehåll

Upprättande av unionens certifieringssystem

Genom förslaget till förordning upprättas ett EU-certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten. Det nya certifieringssystemet ska tillämpas på all säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som används inom den civila luftfarten och som tillhandahålls eller tas i bruk inom EU. Det nämns särskilt att förordningen inte tillämpas på sprängämnessundar.

I förslaget till förordning konstateras att EU-medlemsstaterna inte får hindra tillhandahållande eller ibruktagande av sådan säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som åtföljs av ett sådant intyg om överensstämmelse som anges i förslaget till förordning. Detta intyg ges åter sådan säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som överensstämmer med EU-typgodkännande, dvs. uppfyller de tekniska krav och prestationskrav som har ställts på säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten inom EU. Tillverkaren får utfärda ett intyg om överensstämmelse för utrustningen vilket är giltigt i samtliga EU-medlemsstater i enlighet med principen om ömsesidigt erkännande. I förslaget till förordning föreskrivs separat att medlemsstaterna inte får införa ytterligare krav avseende säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten.

Nationell godkännandemyndighet

Varje medlemsstat ska utse ett organ som svarar för godkännande av att säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten överensstämmer med kraven ("godkännandemyndighet") och anmäla denna myndighet till kommissionen. Godkännandemyndigheten ska ha behörighet avseende alla aspekter av att godkänna utrustning. Myndigheten bland annat utfärdar EU-typgodkännandeintyg för tillverkarna av säkerhetskontrollutrustning avseende utrustning som de tillverkat. Typgodkännandeintyg utfärdas på tillverkarens ansökan. Förslaget till förordning innehåller närmare bestämmelser om de administrativa förfaranden som godkännandemyndigheten ska iaktta i sin verksamhet. De administrativa förfarandena i förslaget till förordning baserar sig i huvudsak på EU:s förordning 765/2008, som reglerar kraven på ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter.

U 67/2016 rd

I Finland kommer man att föreslå Trafiksäkerhetsverket som nationell godkännandemyndighet. I Finland är Trafiksäkerhetsverket behörig och nationell myndighet när det gäller att skydda den civila luftfarten mot åtgärder som riktas mot den och som äventyrar säkerheten. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den behöriga nationella myndighet som avses i EU-akter vad gäller bland annat förordning 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Trafiksäkerhetsverket övervakar bland annat att den utrustning som används för säkerhetskontroller på flygplatserna i Finland fungerar korrekt i sin användningsmiljö, dvs. att de säkerhetsåtgärder som bestämmelserna förutsätter kan utföras med den.

Trafiksäkerhetsverket har inte haft några typgodkännandeuppgifter i anslutning till säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten i Finland. Myndigheten sköter dock typgodkännandeuppgifter som hänför sig till utrustning i bilar och för järnvägar, så man har kunskap om EU-typgodkännandeförfaranden och EU-typgodkännandeförvaltning. När det gäller säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten måste Trafiksäkerhetsverket skaffa nödvändig kunskap och skapa sådana administrativa förfaranden som behövs å ena sidan för att hantera det EU-certifieringssystem som inrättas genom förslaget till förordning i Finland samt å andra sidan för att fungera som den godkännandemyndighet och myndighet med ansvar för marknadskontrollen som avses i förslaget till förordning i Finland.

Tekniska tjänster och nationell ackrediteringsmyndighet

Medlemsstaternas nationella godkännandemyndigheter utser tekniska tjänster för överensstämmelse med kraven. Dessa tjänster ska utgöra lämpliga provningar av säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten, för vilken tillverkaren ansöker om EU-typgodkännande, för att avgöra huruvida den berörda utrustningen uppfyller de prestationskrav som ställs på den inom EU. Uppfyllda krav är en förutsättning för att godkännandemyndigheten ska kunna utfärda EU-typgodkännande för utrustningen. Erhållande av typgodkännande innebär åter att för utrustningen kan utfärdas ett intyg om överensstämmelse, vilket är en förutsättning för att tillverkaren ska kunna tillhandahålla sin säkerhetskontrollutrustning i samtliga EU-medlemsstater.

I Finland utser Trafiksäkerhetsverket vid behov en teknisk tjänst eller tekniska tjänster för överensstämmelse. Den tekniska tjänstens kompetens för uppgiften bedöms av den nationella ackrediteringsmyndigheten, som i Finland är FINAS (Finnish Accreditation Service). FINAS har i Finland utsetts till nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med den europeiska lagstiftningen.

Sanktioner för överträdelse av förordningen samt marknadskontroll

Enligt förslaget till förordning bör medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelse av förordningen och se till att dessa sanktioner tillämpas. I förslaget till förordning föreskrivs också om de åtgärder som medlemsstaterna ska vidta om de har tillräckliga skäl att anta att utrustning som omfattas av denna förordning utgör en risk för människors hälsa eller säkerhet. I samband med beredningen av förslaget till förordning kommer statsrådet att säkerställa att finsk lagstiftning till alla delar täcker de ovannämnda kraven i förordningen.

Övergångsbestämmelser och bedömning

Kommissionen säger i sitt förslag att medlemsstaterna till och med tre år efter förordningens ikraftträdande ska få godkänna säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten enligt sina nationella regler.

Kommissionen säger i sitt förslag att den senast fem år efter förordningens ikraftträdande ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av förordningen.

3 Rättslig grund enligt EU-rätten

Kommissionens förslag baserar sig på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF), där Europaparlamentet och rådet ges behörighet att, i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén, besluta om åtgärder för tillnärmning av sådana bestämmelser i lagar och andra författningar i medlemsstaterna som syftar till att upprätta den inre marknaden och få den att fungera.

Den rättsliga grunden för kommissionens förslag är enligt statsrådets åsikt korrekt.

4 Förhållande till subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Enligt statsrådets åsikt överensstämmer kommissionens förslag med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen. Statsrådet förenar sig härmed med kommissionens uppfattning om att ett rättsligt bindande kvalitetssäkrings- och typgodkännandesystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten kan bäst genomföras inom EU på det sätt som anges i kommissionens förslag till förordning och på EU-nivå. Den reglering som kommissionen föreslår överskrider enligt statsrådets åsikt inte heller vad som behövs för att garantera att alla tillverkare av EU-säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten garanteras rättvisa möjligheter att verka på EU:s inre marknad.

5 Förhållande till lagstiftningen i EU och i Finland

En förordning är direkt tillämplig rätt som sådan och den genomförs alltså inte i den nationella lagstiftningen.

I Finland måste 3 § i luftfartslagen (864/2014) kompletteras genom att Trafiksäkerhetsverket utses till den behöriga nationella myndighet som avses i förordningen om certifiering av säkerhetskontrollutrustning samt till myndighet som ansvarar för marknadskontrollen.

I 3 § i luftfartslagen har Trafiksäkerhetsverket redan tidigare utsetts till behörig myndighet i flera frågor som hänför sig till genomförandet av sådana gemensamma grundläggande krav som gäller tryggnad av luftfarten i EU, inklusive säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som används på flygplatser inom EU, och som har ställts i förordning (EG) nr 300/2008 och de förordningar som utfärdats med stöd av den.

6 Ålands behörighet

Enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om luftfart.

7 Förslagets konsekvenser

7.1 Kommissionens konsekvensbedömning

I den konsekvensbedömning som ansluter sig till förslaget till förordning (SWD(2016) 261 final) har kommissionen utrett behovet av ett lagstiftningsförslag, eventuella alternativa lösningar samt nytto- och kostnadseffekterna samt konsekvenserna för företagen av den lösningsmodell som valts i förslaget till förordning. Dessutom ordnade kommissionen ett offentligt samråd om certifiering av säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten mellan den 5 mars

och den 10 juni 2013 samt den 25 september 2013. I samrådet deltog de viktigaste grupperna av berörda parter, dvs. bland annat nationella myndigheter, företag, provningslaboratorier och flygplatsoperatörer. Kommissionens slutsats av det offentliga samrådet var att den föreslagna lagstiftningsstrategin för att lösa frågan fick stöd. Enligt kommissionen fick det sätt att närma sig saken som presenterades i förslaget till förordning mest stöd från både de berörda parterna och medlemsstaterna.

När kommissionen utarbetade konsekvensbedömningen till förslaget förlitade man sig även på en studie av en extern uppdragstagare om forsknings- och utvecklingsverksamhet avseende säkerhetsbranschen i stora länder utanför EU. I studien analyserades i detalj systemen för certifiering och bedömning av överensstämmelse i EU och resten av världen. Där ingick också en bedömning av effekterna av de policyalternativ som kartlagts av kommissionen. Alla tillämpliga slutsatser av studien ingår i konsekvensbedömningen och enligt kommissionen beaktades de under utarbetandet av förslaget.

Kommissionen har också utrett detektionskrav och provningsmetoder för säkerhetskontroller inom luftfartsskyddet i EU och Efta. Studien offentliggjordes våren 2013 av GD Gemensamma forskningscentrumet (Institutet för referensmaterial och referensmätningar i Geel), och enligt kommissionen beaktades den på behörigt sätt under förberedandet av konsekvensbedömningen.

Statsrådet anser att kommissionens konsekvensbedömning överlag är heltäckande.

7.2 Ekonomiska konsekvenser

Enligt kommissionen skulle det certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som föreslås i förslaget till förordning ha positiva konsekvenser för utvecklingen av EU:s inre marknad. Enligt de nuvarande reglerna kan en medlemsstat antingen erkänna andra medlemsstaters certifiering, kräva att utrustningen provas på nytt för att kontrollera om den stämmer överens med EU-lagstiftningen eller till och med hindra att utrustning används inom dess territorium. Förslaget till förordning erbjuder tillverkare av säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten i EU-medlemsstaterna jämlika och harmoniserade möjligheter att verka på EU:s inre marknad.

Förslaget minskar de kostnader som regleringen orsakar tillverkarna av säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten. Förslaget till förordning bidrar till att skapa en mer investeringsvänlig miljö för säkerhetsteknik inom EU. Då förslaget till förordning träder i kraft förbättrar det också EU:s konkurrenskraft i säkerhetsbranschen, särskilt i förhållande till amerikanska företag, och härigenom ökar också de globala exportmöjligheterna för EU:s industri. Den EU-certifiering som ska ges produkterna i framtiden och CE-märke på utrustningen förbättrar dessutom bilden av EU-tillverkares produkter på den globala marknaden.

Det föreslagna certifieringssystemet för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten innebär en ny administrativ börda för EU-tillverkare av utrustning. Då certifiering av utrustning i framtiden behöver göras i endast en EU-medlemsstat, minskar dock tillverkarnas administrativa börda och kostnader som helhet, och härigenom förväntas också den tid det tar att få ut utrustning på marknaden förkortas. Enligt kommissionens studie varierar för närvarande praxis i olika medlemsstater: vissa medlemsstater erkänner en annan medlemsstats certifiering av utrustning i enskilda fall; andra medlemsstater erkänner endast det egna landets certifiering; andra iakttar amerikanska certifieringsförfaranden; och andra medlemsstater saknar helt certifieringsförfaranden.

U 67/2016 rd

Den föreslagna regleringen har positiva effekter även för kunderna, alltså flygplatsoperatörer. Kundernas möjligheter att välja och konkurrensutsätta utrustning förbättras då flygplatserna i framtiden kan skaffa vilken EU-certifierad utrustning som helst.

Enligt kommissionens studier har förslaget till förordning inga omfattande miljökonsekvenser med tanke på till exempel produktion, provning eller transporter.

Statsrådet instämmer i de synpunkter som presenteras ovan angående de allmänna ekonomiska konsekvenserna av förslaget till förordning för EU. Statsrådet anser att i Finland vore de ekonomiska konsekvenserna av förslaget till förordning likaså positiva för tillverkarna av säkerhetskontrollutrustning och flygplatsoperatörerna. För närvarande finns det ett företag i Finland som tillverkar säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten. I Finland bedrivs dessutom utveckling och forskning med koppling till säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten.

Förslaget har inga ekonomiska konsekvenser för staten. Administreringen av EU-certifieringssystemet enligt förslaget till förordning orsakar Trafiksäkerhetsverket administrativa kostnader. I detta skede går det emellertid inte att uppskatta dessa kostnader.

8 Den nationella behandlingen av och behandlingen i EU av förslaget

Kommissionens förslag till förordning har presenterats för EU-medlemsstaterna i rådets arbetsgrupp för luftfart den 13 november 2016. Den egentliga behandlingen av förslaget till förordning inleds dock i rådets arbetsgrupp för luftfart tidigast i december 2016.

I Europaparlamentet har utskottet för transport och turism (TRAN) utsetts till ansvarigt utskott för förslaget och Luis de Grandes Pascual (EPP) till rapportör. I detta nu föreligger ingen närmare information om behandlingen i Europaparlamentet.

Utkastet till statsrådets U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet och behandlats vid skriftligt förfarande i EU22-sektionen (transport) under kommittén för EU-ärenden mellan den 15 och den 17 november 2016.

9 Övriga medlemsstaters samt Europaparlamentets ståndpunkter

Kommissionens förslag till förordning har presenterats för EU-medlemsstaterna i rådets arbetsgrupp för luftfart den 13 oktober 2016. Under mötet såg vissa medlemsstater problem i anslutning till subsidiaritetsprincipen hos förslaget till förordning. Några medlemsstater ansåg att rådet för transport och arbetsgruppen för luftfart inte är rätt ställe att behandla förslaget till förordning. EU:s följande ordförandeland Malta yttrade sig inte under diskussionen.

Det finns ännu ingen information om Europaparlamentets ståndpunkter till förslaget till förordning.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att kommissionens förslag till förordning om upprättande av unionens certifieringssystem för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten är motiverat och kan understödjas.

I EU:s förordning (EG) nr 300/2008 fastställs tekniska krav på säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten. I förordningen anges också standarder för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten. Kommissionens förslag till förordning medför inga ändringar i denna reglering.

Statsrådet anser det gemensamma provningssystem för säkerhetsutrustning som utarbetats inom den Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) i sig har varit fungerande. Systemets svaghet är att arrangemanget inte medför ”ECAC-certifiering” för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten, utan utrustning godkänns för användning i EU:s medlemsstater. Härmed kan säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som är tillåten i en EU-medlemsstat inte nödvändigtvis släppas ut på marknaden i en annan EU-medlemsstat enligt ECAC-ordningen. Därför anser statsrådet att förslaget till förordning jämfört med det nuvarande ordningen skapar både den nödvändiga rättsliga grunden och jämlika och harmoniserade verksamhetsmöjligheter på EU:s inre marknad för alla tillverkare av säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten i EU:s medlemsstater. Detta är särskilt viktigt för tillverkare i små medlemsstater samt för att nya innovativa tillverkare ska komma ut på marknaden. EU-certifiering av utrustning främjar branschens utveckling i EU och dess konkurrenskraft på marknaden utanför EU. EU-certifiering förbättrar dessutom flygplatsoperatörernas möjligheter att välja och konkurrensutsätta utrustning när de skaffar utrustning. I detta avseende anser statsrådet att den reglering som kommissionen föreslår kan understödats.

Kommissionen har valt en förordning som lagstiftningsinstrument i stället för ett direktiv. Kommissionen motiverar valet av förordning med att det EU-certifieringssystem som upprättas genom förslaget till förordning kommer att grundas på EU:s befintliga förordningar om skyddsregler för den civila luftfarten. Statsrådet anser att EU:s skyddsregler för den civila luftfarten bildar en helhet. Därför är det motiverat att de kritiska elementen i systemet regleras på samma nivå inom EU. Statsrådet påpekar också att den säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten som används på flygplatserna inom EU är en del av säkerställandet av säkerheten inom luftfarten i EU samt fungerar som verktyg för kampen mot brottslighet och terrorism. Därför måste medborgarna kunna vara säkra på att all säkerhetsutrustning som används på flygplatserna inom EU uppfyller prestationskraven enligt de gemensamma skyddsreglerna för den civila luftfarten. Ett led i denna tillförlitlighet är att de säkerhetsstandarder som gäller utrustningen med säkerhet tillämpas på samma sätt överallt inom EU. Dessutom påpekar statsrådet att standarderna för säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten är sekretessbelagda, och att det föreskrivs på samma sätt om rätt att få information om standarderna i hela EU. Statsrådet anser därmed att kommissionens val av lagstiftningsinstrument är motiverat. Statsrådet är berett att höra de andra medlemsstaternas ståndpunkter till valet av lagstiftningsinstrument, om rådsbehandlingen av förslaget till förordning leder till en sådan diskussion, men anser i princip att reglering av saken på direktivnivå inte är motiverad.

I förslaget till förordning ges kommissionen rätt att anta delegerade akter. Det är fråga om ändringar av bilagorna till förslaget till förordning. I förslaget till förordning föreslås kommissionen få rätt att ändra bilaga ett, som gäller prestationskrav på säkerhetskontrollutrustningen, så att eventuella nya prestationskrav kan beaktas. Dessutom får kommissionen rätt att ändra bilagorna I – VII till förslaget till förordning, för att prestationskraven, intygen om överensstämmelse, EU-typgodkännandemärke, gemensamma provningsmetoder, EU-typgodkännandeintyg, förfaranden som gäller utrustningsproduktionens överensstämmelse med kraven och de standarder som forskningsinstitutet iakttar vid behov kan ändras för att anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. I förordning (EG) nr 300/2008 fastställs tekniska krav på säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten. I förordningen har kommissionen getts rätt att utveckla dessa krav så att de motsvarar de förändrade hotscenarierna och riskbedömningarna inom luftfarten. Statsrådet anser att den rätt som föreslås för kommissionen i förslaget till förordning att anta akter är motiverad. Härmed kan man säkerställa att de tekniska krav och produktionskrav som ställs på säkerhetskontrollutrustning inom luftfarten motsvarar såväl den vetenskapliga och tekniska utvecklingen som de rådande hotbilderna inom luftfarten.