



EU:s yttre luftfartspolitik

Näringsdepartementet

2012-10-31

Dokumentbeteckning

KOM(2012) 556

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén: EU:s yttre luftfartspolitik - att möta framtidens utmaningar

Sammanfattning

EU:s yttre luftfartspolitik bör i framtiden fokusera på att förbättra relationerna med viktiga partners, genom att ingå övergripande luftfartsavtal med dessa, t.ex. Turkiet, Ryssland och Gulfstaterna. Politiken bör också innehålla mer av systematisk samordning och starkare solidaritet på EU-nivå. Det är viktigt med en sund konkurrens för att EU ska kunna utveckla sin politik. Därför bör gällande konkurrenslagstiftning ses över.

Regeringen välkomnar att en översyn av luftfartspolitiken nu görs.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

I ett meddelande 2005 lade kommissionen fram sin syn på hur unionens luftfartspolitik gentemot länder utanför EU borde utvecklas. Utvecklingen har dock gått snabbt framåt och situationen för luftfarten ser idag helt annorlunda ut än för sju år sedan. Kommissionen anser därför att det är hög tid för en översyn av den yttre luftfartspolitiken – den måste skyndsamt ses över och moderniseras.

De framsteg som gjorts inom denna politik de senaste sju åren har baserats på tre grundpelare: förtydligande av rättsläget, skapandet av ett gemensamt luftfartsområde med grannländerna och ingående av övergripande luftfartsavtal med viktiga partners.

1.2 Förslagets innehåll

De viktigaste målen för den framtida politiken

Ett huvudmål är att skapa rättvis och öppen konkurrens på marknaden. Det är den bästa grunden för att utveckla luftfarten. Branschen måste skyddas mot osund konkurrens när exempelvis subventioner, illojala metoder och brist på öppenhet i företagens ekonomiska redovisning används för att snedvrída marknaden. Flygbolagen i EU har i regel högre kostnader än sina konkurrenter på grund av högre produktionskostnader, överbelastade flygplatser och lufrum samt högre flygplatsavgifter och avgifter för ATM (flygtrafikledning). Därför är det viktigt att hela värdekedjan inom luftfarten (flygplatser, leverantörer av flygtrafik- och marktjänster, tillverkare etc.) tas i beaktande när man bedömer konkurrenskraften inom luftfartssektorn. Det är dock flygbolagen själva som ansvarar för den egna konkurrenskraften och för att kunna erbjuda rätt kombination av priser och kvalitet som tilltalar kunderna.

Det är också viktigt att konkurrensen inom och utanför EU inte störs av illojala metoder, och här krävs enligt kommissionen ett effektivare verktyg.

Ett annat huvudmål är att skapa en tillväxtstrategi som baseras på ”mer Europa.” EU:s luftfartssektor, särskilt de internationella nätverksbolagen, har genomgått en svår period och står fortfarande inför många komplicerade utmaningar. För att hantera dessa krävs enligt kommissionen gemensamma och direkta åtgärder på EU-nivå, som måste vara effektivare än dagens system för bilaterala förhandlingar och relationer. En oberoende undersökning har konstaterat att om man skapade ytterligare övergripande luftfartsavtal på EU-nivå med grannländer och andra viktiga partners skulle detta leda till betydande ekonomiska fördelar. Berörda områden är framför allt Turkiet, Kina, Ryssland, Gulfstaterna, Japan, Egypten och Indien.

Den snabbaste tillväxten sker nu utanför Europa och därför är det viktigt att den europeiska industrin kan växa även på dessa marknader. Här för krävs ett gemensamt EU-mål och tydligare riktlinjer för större enhetlighet när det gäller relationerna utanför EU.

Politiken bör drivas mot tre parallella mål: i) skapa kundfördelar (genom att fortsätta att öppna marknader), ii) säkerställa konkurrensen, och iii) mer omfattande mål som omfattar mer än trafikrättigheter (t.ex. flygsäkerhet och miljö). Samordnade förhandlingar på EU-nivå krävs för att målen ska uppnås.

Erfarenheter och fortsatt arbete

Luftfartsförhandlingar med grannländerna bör intensifieras och påskyndas. Det är enligt kommissionen inte rimligt att rådet ska behöva ge tillstånd till

avtalsförhandlingar för varje enskilt land, som fallet är idag. Kommissionen bör föras med ett samlat tillstånd. EU bör fortsätta sitt arbete med åstadkomma liberalisering av reglerna för ägande och kontroll av flygbolag. Nuvarande begränsningar gör att flygbolagen inte kan använda sig av flera investerare och kapitalmarknader, en unik branschstruktur som saknas på andra områden. För att förändra reglerna om ägarskap på global nivå behöver man börja med den transatlantiska marknaden. Att skapa transatlantiska flygbolag skulle leda till en viktig vändpunkt för luftfarten. Därför är det angeläget att skapa ett avtal mellan EU och USA som frigör ägarskap och kontroll så att flygbolagen kan knyta till sig investerare oberoende av nationalitet.

Förhandlingar på EU-nivå, som baseras på enighet inom EU och som är godkända av rådet, utgör i allmänhet ett lämpligare och effektivare sätt att tillvarata de europeiska intressena och bör därför göras till allmän praxis istället för att, som idag, bara användas i undantagsfall. Den europeiska industrin hämmas av de många inskränkande bilaterala luftfartsavtalen som ingåtts på medlemsstatsnivå och därför bör EU prioritera att hindren för marknadstillträde försvinner. Därför bör övergripande luftfartsavtal ingås med i första hand Turkiet, Ryssland, Gulfstaterna, Kina, Japan och Indien. Detta är det viktigaste verktyget för att nå målen, men det kan också behöva göras en översyn av konkurrenslagstiftningen på luftfartsområdet.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Inte tillämpligt.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Inte tillämpligt.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Sverige välkomnar att kommissionen har gjort en utvärdering av den yttre luftfartspolitik och dess framtid. När kommissionen återkommer med konkreta förslag till åtgärder grundade på meddelandet, kommer regeringen ta ställning till dessa.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

F.n. okända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

F.n. okända.

Meddelandet har inte remissbehandlats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Inte tillämpligt.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Inte tillämpligt.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Sannolikt förväntas rådet att vid transportministtermötet i december 2012 anta rådsslutsatser med anledning av meddelandet.

4.2 Fackuttryck/termer

-