



REGERINGSKANSLIET

Rådspromemoria

2014-09-23

Näringsdepartementet

Transport

Tomas Brolin

+46(0)8 405 15 94

+46(0)72 231 19 20

Fax +46(0)8 405 22 98

Rådets möte (TTE) den 8 oktober 2014

Dagordningspunkt 4.

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförande av det europeiska gemensamma luftrummet (SESII+) (Första läsning)

- - Lägesrapport

Dokument: 11678/2/14 AVIATION 143 CODEC 1592 REV 2 (inte slutligt)

Tidigare dokument: 11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588,
Fakta-PM 2012/2013:136 (Näringsdepartementet)

Inte tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden

Bakgrund

Det är EU-kommissionens uppfattning att införande av det europeiska gemensamma luftrummet (SES) och tillhörande reformer av det europeiska systemet för flygtrafikledningstjänst (ATM) måste skyndas på för att hjälpa luftrumsanvändarna i en besvärlig global konkurrensutsatt miljö och främja framtida ekonomisk utveckling. Med kommissionens erfarenhet så långt vad gäller SES föreslår de regelförändringar för att tidigarelägga införande av vissa SES-krav.

Kommissionen föreslår en sammanslagning av de fyra grundförordningarna för SES (EU) nr 549/2004, (EU) nr 550/2004, (EU) nr 551/2004, (EU) nr 552/2004 och en ändring av EASA-förordningen (EU) nr 216/2009.

Det är kommissionens intention att renodla de olika aktörernas roller men också överföra mer makt från medlemsländerna till kommissionen för att säkerställa ett mer effektivt införande av SES.

De lämnade förslagen ingår som en nyckelåtgärd i den andra inre marknadsakten (SMA II) – tillsammans för ny tillväxt (KOM (2012) 573).

Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 100(2) Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) genom kvalificerad majoritet i rådet. Medbestämmande sker med Europaparlamentet.

Svensk ståndpunkt

Sverige anser att det kan finnas fördelar med att renodla SES grundförordningar och slå ihop dessa i en förordning. Det kan även finnas fördelar med en renodling av artiklar mellan SES-förordningarna och EASA-förordningen så som det är föreslaget av kommissionen så det blir tydligt vilken förordning som de olika områdena omfattas av. En fortsatt utveckling mot målen med SES om ökad effektivitet inom flygtrafiksystemet genom bland annat kortare restider, minskad bränsleförbrukning och minskade utsläpp till miljön är angelägen. Men en sådan utveckling kan snarare ske genom att följa lagstiftningen från 2009 istället för att införa nya regler.

Sverige har redan infört delar av förslagen, så som institutionell separation av myndighet och tjänsteleverantör, också vissa stödtjänster till flygtrafikledningen har separerats.

Regeringen anser att det är för tidigt att dra några definitiva slutsatser av hur genomförandet av förordningsändringen som gjordes 2009 har fungerat för att därigenom öka hastigheten på införande av SES2 genom så genomgripande förslag som nu är aktuella. Därför finns det tveksamhet till att föreslagna åtgärder kommer att få avsedd effekt, och förslaget kan därför ses som något överambitiöst. Förslaget kommer att få stora konsekvenser för de flesta aktörer inom luftfarten, och inte minst för den militära luftfarten. Det finns också en social dimension att beakta, inte minst rörande den separation av tjänster i olika företag som föreslås. Det krävs även mycket stora resurser hos både myndigheter och företag inom luftfartsbranschen när spelreglerna ändras i början av en införandefas.

Ordförandeskapets arbete har dock hittills gått i riktning mot att inte ändra kompetensfördelningen mellan MS och kommissionen eller EASA vilket är välkommet.

Europaparlamentets inställning

Europaparlamentet har gjort sin första läsning och parlamentet stöder merparten av kommissionens förslag.

Förslaget

Kommissionen föreslår att de fyra ramförordningarna som utgör lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet slås samman. Därutöver föreslås ett antal ändringar som kommissionen menar ska kunna påskynda genomförande av det gemensamma luftrummet och som i huvudsak innebär följande;

Nya bestämmelser om hur rekrytering av personal till de nationella myndigheterna ska genomföras. Av förslaget framgår bl.a. att personer

som ansvarar för strategiska beslut ska utses av regeringen eller av en annan myndighet. För svensk del skulle detta bli en ny ordning jämfört idag.

Nya samarbetsformer ska införas mellan de nationella myndigheterna i form av ett nätverk. Kommissionen och European Union Agency for Aviation (EAA), som också ska delta i nätverket, ska underlätta myndighetssamarbetet bl.a. genom utbyte av personal mellan myndigheterna i form av en resurspool av experter. Även vissa bestämmelser om informationsutbyte föreslås. Eventuellt kan detta ha viss bäring på offentlighet och sekretess.

Ett nytt kommittologiförfarande föreslås i likhet med Lissabonfördraget. Kommissionen ska biträdas av en kommitté vilket innebär att rådet och parlamentet delegerar beslutanderätt till kommissionen. I de flesta fall föreslås det s.k. granskningsförfarandet användas, men i ett fåtal fall föreslås det s.k. rådgivande förfarandet.

Det ställs krav på institutionell separation mellan de nationella myndigheterna och tjänsteleverantören av flygtrafiktjänst.

Fokus ändras för bildande av funktionella luftrummblock (FAB). Idag ska de etableras genom beslut av medlemsstaterna men föreslås istället att etableras genom ett bekräftat samarbete mellan olika tjänsteleverantörer. Det finns även förslag om ett fördjupat samarbete mellan nationella myndigheter och att dessa skall komma överens om utnämningar, tillstånd och tillsyn när tjänster utövas över nationsgränserna.

Tillhandahållandet av flygtrafiktjänstens stödtjänster (flygvädertjänst, flyginformationstjänst samt kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster) ska separeras och tillhandahållas av ett annat företag än det företag som tillhandahåller flygtrafikledningstjänst.

Kommissionen ska lättare kunna kräva korrigeringsåtgärder i de av medlemsstaterna upprättade prestationsplanerna om kommissionen anser att de nationella planerna inte bidrar till att uppfylla EU-målen.

Kommissionens makt för att utnämna nätverksförvaltare stärks, så att kommissionen själva har den rätten utan dagens behov av ett godkännande av SES-kommittén.

Några av de befintliga skälen till lagstiftningen föreslås strykas och det rör bland annat att militära operationer och träning skall vara skyddade när de gemensamma principerna hindrar ett säkert och effektivt utförande. Dock har förordning 1070/2009, delarna som täcker militära operationer och träning, inte ändrats.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

Det tidigare lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet (förordningarna 549-552/2004, ändrade genom förordning 1108/2009). Effekterna med kommissionens förslag skulle bli ett mindre inflytande för medlemsstaterna på flera områden, utnämning av nätverksförvaltaren, i beslutet om prestationsmål m.m.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget bedöms skapa merarbete i tillsynsmyndigheten, men inte mer än vid en vanlig omarbetning av unionslagstiftning.