



Harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom civil luftfart

Näringsdepartementet

2004-03-25

Dokumentbeteckning

KOM (2004) 73 slutlig

Ändrat förslag Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

Sammanfattning

Syftet med förslaget är att ändra kommissionens tidigare förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, (KOM (2000) 121 slutlig. Det nya förslaget beaktar ett första yttrande av Europaparlamentet och det system för flygtidsbegränsningar som Europaparlamentet föreslog, samt det arbete som har utförts i rådet på det förslaget, och dessutom ytterligare ett förslag från kommissionen om säkerhetskrav för kabinpersonal, KOM(2002)30 slutlig.

Sveriges inställning till förslaget är tveksam eftersom det kan vara mer ändamålsenligt att ta fram detta regelverk inom ramen för arbetet i den europeiska byrån för luftfartssäkerhet. Bilagan för flygarbetstider behöver förbättras för att inte äventyra säkerheten.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

När det andra liberaliseringspaketet för luftfarten utarbetades 1989 kom rådet och kommissionen överens om att gemenskapens politik på luftfartsområdet även skulle omfatta harmoniseringen av den lagstiftning som är tillämplig på civil luftfart. Målet var både att upprätthålla säkerheten på en fortsatt hög

nivå och se till att konkurrensen inte snedvrids på den inre marknaden. I det sammanhanget antog gemenskapen rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart. De harmoniserade tekniska reglerna utgår från motsvarande gemensamma tekniska krav (Joint Aviation Requirement - JAR) som fastställts av de gemensamma luftfartsmyndigheterna i Europa (Joint Aviation Authorities – JAA). Vidare gäller förordning (EEG) nr 3922/91 för konstruktion, tillverkning, drift och underhåll av luftfartyg och för personer och organisationer som är involverade i dessa uppgifter.

Förordning (EEG) nr 3922/91 föreslås nu ändras och anpassas så att hänsyn tas till nyare gemenskapsförordningar och rådets och Europaparlamentets tidigare arbete. Syftet med förslaget är att ändra kommissionens tidigare förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, (KOM (2000) 121 slutlig. Det nya förslaget beaktar ett första yttrande av Europaparlamentet och det system för flygtidsbegränsningar som Europaparlamentet föreslog, samt det arbete som har utförts i rådet på det förslaget, och dessutom ytterligare ett förslag från kommissionen om säkerhetskrav för kabinpersonal, KOM(2002)30 slutlig.

Förslaget innehåller därför sammanvägda ändringar som beaktar ett antal problem som kom till ytan under de tidigare diskussionerna och dessutom expertsynpunkter. Kommissionen hoppas att detta skall underlätta att nå fram till samförstånd mellan alla institutioner och skynda på antagandet av förslaget som sedan länge har befunnit sig i ett låst läge.

Med det föreliggande förslaget införs ett nytt kapitel Q i bilaga III som handlar om flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila. Den fråga täcks redan delvis av direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget. En hänvisning till denna sistnämnda rättsakt i form av en ny detaljerad redogörelse är nödvändig för att klargöra att de mera detaljerade och tekniska krav som ingår i kapitel Q är förenliga med de miniminormer som fastställs i direktiv 2000/79/EG.

Det nya förslaget innehåller dessutom nödvändiga förslag till ändringar av bestämmelserna i förordningen och i den tekniska bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet och tillämpningsföreskrifterna till den som återfinns i kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer och kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och

om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.

2003/04:FPM83

Gemenskapens kontroll över av flygtidsbegränsningar varierar i de olika medlemsstaterna. Det ändrade förslaget innehåller en ny artikel som ger möjlighet till ytterligare flexibilitet när det gäller att fastställa nationella varianter i bestämmelserna om flygtidsbegränsningar. Det anges också att det lufttrafikföretag som begär en variant skall bevisa dess säkerhetsnivå.

Det införs också för att en bestämmelse om att översyn av bilaga III kapitel Q efter tre år skall införas.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Såväl de tekniska reglerna som regler om flygarbetstider finns i Luftfartsverkets föreskrifter Bestämmelser om civil luftfart (BCL). De flesta reglerna är JAR som redan antagits av Sverige som nationella regler. För flygarbetstiderna behöver justeringar göras men det finns även utrymme i förslaget för att ha kvar nationella bestämmelser på detta område.

1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget får inga konsekvenser för statsbudgeten. Genomförandet av bestämmelserna enligt förslaget kommer att medföra vissa kostnader för den svenska myndigheten genom visst ökat föreskriftsarbete. Denna kostnad kan tas ut av flygsektorn genom direkta eller indirekta avgifter. Normal avgiftsfinansiering har en konstruktion som innebär att alla företag som beflyger Sverige medverkar till att finansiera verksamheten.

För flygföretagen kan kostnaderna på sikt minska genom att mer enhetliga regler införs för flygarbetstider.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sveriges inställning till förslaget är tveksam eftersom det kan vara mer ändamålsenligt att ta fram detta regelverk inom ramen för arbetet i den europeiska byrån för luftfartssäkerhet. Bilagan för flygarbetstider behöver förbättras för att inte äventyra säkerheten.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

En majoritet medlemsstater har tidigare varit eniga om att förslaget om kabinpersonal bör inarbetas i förslaget om att ändra förordningen 3922/91. Medlemsstaternas definitiva ståndpunkter i frågan om flygarbetstiderna är inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Kommissionen och Europaparlamentet är eniga om att förslaget bör innehålla regler om flygarbetstider. Europaparlamentet har särskilt bevakat denna fråga.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Svensk Pilotförening är starkt kritiska till förslaget om flygarbetstider och anser att det inte är framtaget på vetenskapliga grunder.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det irländska ordförandeskapet har för avsikt att påbörja arbete i rådet med förslaget under mars 2004.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund är artikel 80.2 i EG-fördraget. Beslutsförfarande enligt detta fördrags artikel 251.

3.3 Fackuttryck/termer

Rättslig grund är artikel 80.2 i EG-fördraget. Beslutsförfarande enligt detta fördrags artikel 251.