



En flygstrategi för Europa

2015/16:FPM34

Näringsdepartementet

2016-01-11

Dokumentbeteckning

KOM (2015) 598

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén - en luftfartsstrategi för Europa

Sammanfattning

Strategin består av ett meddelande, ett förslag till revision av EU:s flygsäkerhetsbestämmelser från 2008 och begäran om mandat för kommissionen att förhandla luftfartsavtal med ett antal nyckelländer.

Prioriteringarna bakom strategin är att hävda EU som en ledande spelare i internationell luftfart, samtidigt som rättvisa konkurrensförhållanden garanteras, att motverka hinder mot tillväxt i luften och på marken, att bibehålla höga EU-standards när det gäller t.ex. flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljö och passagerarrättigheter, samt att göra framsteg när det gäller innovation och digitala teknologier.

Regeringen noterar meddelandet och särskilt att de sociala frågorna inom flyget samt miljöfrågan uppmärksammas.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Luftfartsstrategin ingår i kommissionens arbetsprogram för 2015. Den är ett initiativ för att stärka Europas ekonomi och dess industriella bas och förstärka det europeiska globala ledarskapet. Detta utgör tre huvudprioriteringar för kommissionens ordförande Jean-Claude Juncker. Strategin ska se till att den europeiska flygsektorn förblir konkurrenskraftig

1.2 Förslagets innehåll

Strategin innehåller ett antal förslag på initiativ från kommissionens sida i syfte att göra EU:s luftfartssektor mer konkurrenskraftig.

Europeisk luftfart står inför nya utmaningar i en snabbt växande global marknad, särskilt mot bakgrund av den ekonomiska tillväxten österut. Passagerartrafiken i Asien/Stilla havsområdet beräknas öka snabbare än i någon annan region fram till 2034, när det kommer att stå för 40% av världens luftfart. Kina beräknas 2023 bli världens största luftfartsmarknad och passerar då USA i antalet transporterade passagerare.

EU:s luftfartsmarknad måste enligt kommissionen anpassa sig till de nya tillväxtmarknaderna, som kommer att generera betydande ekonomiska möjligheter under de kommande årtiondena. Erfarenheten visar att luftfartsavtal på EU-nivå är ett effektivt redskap för att konkurrera på global nivå. Luftfartsavtalen mellan EU och västra Balkan, Marocko och USA visar på kraftiga passagerartillströmningar. Genom avtal förhandlade på EU-nivå kan möjligheterna till marknadstillträde och investeringar för EU:s luftfartsindustri förbättras, samtidigt som de ökar tillgängligheten och säkrar rättvisa och transparenta villkor för flygbolagen.

Kommissionen kommer bl.a. att begära mandat av rådet att förhandla om globala luftfartsavtal med Kina, ASEAN-staterna, Turkiet, Saudi-Arabien, Bahrain, Förenade Arabemiraten, Kuwait, Qatar, Oman, Mexiko och Armenien. Dessutom kommer kommissionen att begära bemyndigande att förhandla bilaterala flygsäkerhetsavtal med Kina och Japan. Nya luftfartsdialoger bör enligt kommissionen inledas med viktiga luftfartspartners, som t.ex. Indien. Kommissionen kommer vidare att förhandla om effektiva bestämmelser om rättvis konkurrens inom ramen för de globala luftfartsavtal som EU ingår och att överväga åtgärder för att motarbeta ojusta förfaranden hos tredje-länder och deras flygbolag. Kommissionen kommer att publicera riktlinjer för tolkning av tillämpningen av förordning (EU) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen när det gäller ägande och kontroll av EU-flygbolag.

Den stora utmaningen för tillväxten av europeisk luftfart är enligt kommissionen att reducera begränsningarna när det gäller kapacitet och effektivitet. Dessa begränsningar minskar möjligheterna för EU:s luftfart att växa på ett hållbart sätt och att konkurrera internationellt, samtidigt som de orsakar trängsel, förseningar och ökade kostnader.

Flygplatserna tillsammans med flygtrafikledningen utgör basen i flygets infrastruktur. Kvaliteten, effektiviteten och kostnaderna för dessa har fått ökad betydelse för industrins konkurrenskraft. Det europeiska luftrummet

styrts enligt kommissionen ineffektivt och är fragmenterat. Ett utdraget genomförande av ett gemensamt europeiskt luftrum innebär högre kostnader för flygbolagen, vilket direkt påverkar konkurrenskraften. Kostnaderna för EU:s fragmenterade luftrum motsvarar minst fem miljarder euro per år. Det medför också bl.a. förseningar och ökade utsläpp av koldioxid.

Mot denna bakgrund uppmanar kommissionen Europaparlamentet och rådet att snabbt anta förslaget om ett gemensamt europeiskt luftrum (SES 2+) och kommer att fortsätta att arbeta med medlemsstaterna och andra intressenter för att åstadkomma ett fullt genomförande av det gemensamma luftrummet. Kommissionen kommer att överväga behovet av en översyn av direktivet om flygplatsavgifter och se över utvecklingen när det gäller tillgängligheten i Europa och vilka åtgärder som eventuellt bör vidtas.

Kommissionen föreslår en översyn av grundförordningen för civil flygsäkerhet, förordning (EU) nr 216/2008. Detta förslag är föremål för en särskild faktagenomemoria (2015/16:FPM35). I översynen ingår upprättandet av ett juridiskt ramverk för en säker hantering av drönare inom EU. Kommissionen kommer också att ge Easa i uppdrag att ta fram mer detaljerade regler för drönarverksamheten och framtagande av industristandarder. Kommissionen kommer också att lägga fram ett nytt program för europeisk flygsäkerhet (European Aviation Safety Programme).

När det gäller de sociala frågorna kommer kommissionen att aktivt stödja den sociala dialogen, stärka sin analys när det gäller arbete och anställning inom flyget i EU och samtidigt involvera berörda parter. Kommissionen ska publicera en handbok om tillämplig arbetslagstiftning och behörig domstol och överväga behovet av ytterligare förtydliganden om tillämplig lag och behörig domstol när det gäller anställningskontrakt för mobila arbetare inom luftfarten.

Kommissionen uppmanar Europaparlamentet och rådet att skyndsamt anta de föreslagna ändringarna av förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om flygpassagerares rättigheter. Kommissionen kommer att anta riktlinjer till medborgare och flygbolag om gällande rätt, fram till dess att en ny förordning är på plats.

Forskning och innovation spelar en viktig roll inom luftfarten. De förbättrar konkurrenskraften och sporrar teknologiska framsteg för att stärka bl.a. flygsäkerheten och minska miljöpåverkan. Flygplansindustrin satsar stort på att minska flygets miljöpåverkan, bl.a. genom användandet av nya material.

Drönare utgör en ny teknologi som skapar stora möjligheter men också innebär nya utmaningar. Dagens säkerhetsregler är inte anpassade för drönare. Detta kommer därför att behandlas i förslaget till ny flygsäkerhetsförordning.

När det gäller miljöfrågorna betonar kommissionen att det europeiska flygets konkurrenskraft och dess hållbarhet går hand i hand. Höga miljökrav måste behållas och förstärkas för att tillse att luftfarten utvecklas på ett hållbart sätt

och att för att undvika eller minimera skadliga effekter på ekosystem och medborgare. I enlighet med energiunionens agenda, kommer ett betydelsefullt bidrag till att minska flygets miljöpåverkan från pågående forskning kring innovativa och ”gröna” teknologier, inklusive framtagande av biobränslen. När det gäller utsläpp av växthusgaser, arbetar EU genom sina medlemsstater i Icao i syfte att nå en verkligt global lösning.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

I den utsträckning kommissionen får mandat att förhandla om luftfartsavtal med tredje land, kommer ett sådant avtal på EU-nivå att i relevanta delar ersätta Sveriges bilaterala luftfartsavtal med det landet.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Inga budgetära konsekvenser förutses med anledning av meddelandet. Ingen konsekvensanalys föreligger.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen noterar meddelandet och välkomnar särskilt att de sociala frågorna inom flyget samt klimat- och miljöfrågan uppmärksammas. Beredning av en mer utvecklad svensk ståndpunkt pågår inom regeringskansliet.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissbehandling ej avslutad.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Inte relevant.

Inte relevant.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

F.n. oklart om och hur strategidokumentet kommer att behandlas i rådet.

4.2 Fackuttryck/termer

ASEAN – frihandelsområde i sydostasien, omfattande Brunei, Indonesien, Malaysia, Filippinerna, Singapore, Thailand, Myanmar, Kambodja, Vietnam och Laos.

Easa- European Aviation Safety Agency, europeiska flygsäkerhetsbyrån

Icao – FN:s organ för civil luftfart