

**Näringsdepartementet***Lars Österberg, MRT***Rådets möte (transporter, TTE) den 7 juni 2016**

Dagordningspunkt 11

Beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar om omfattande luftfartsavtal mellan och och tredje land – ASEAN, Förenade Arabemiraten, Qatar och Turkiet

Dokument

Saknas

Bakgrund

Som en del av den luftfartsstrategi kommissionen presenterade i slutet av förra året, sökte kommissionen mandat av rådet att förhandla luftfartsavtal med ett antal tredje länder. Kommissionen föreslog ursprungligen ett stort antal mandat, men efter behandling i arbetsgruppen kvarstår förslagen till förhandlingsmandaten avseende ASEAN, UAE, Qatar och Turkiet.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Det handlar om två beslut för varje mandat – ett av rådet och ett av medlemsstaternas regeringar. Rättslig bgrund är artikel 100.2, 218.3 och 218.4 i Fördraget om Europeiska Unionens Funktionssätt. Kvalificerad majoritet såvitt avser rådsbeslutet, efter hörande av Europaparlamentet. För medlemsstatsbeslutet krävs enhällighet.

Svensk ståndpunkt

Regeringen stödjer förslagen till förhandlingsmandat, inklusive en tidsbegränsning av dem, och välkomnar särskilt att miljö-, konkurrens- och de sociala frågorna uppmärksammas.

Europaparlamentets inställning

Okänd.

Förslaget

I den luftfartsstrategi för Europa som kommissionen presenterade i december 2015, pekade kommissionen bl.a. på vikten för europeisk luftfartsindustri av att luftfartsavtal på EU-nivå förhandlas med ett antal viktiga tillväxtmarknader. Sådana avtal ska leda till gradvisa marknadsöppningar, förstärkt samarbete på en lång rad områden samt innehålla stränga bestämmelser om flygsäkerhet och luftfartsskydd. De ska innefatta en hög skyddsnivå när det gäller sociala frågor, betona vikten av klimatfrågan och säkerställa rättvis och lika konkurrens mellan flygbolagen. Frågan om statsstöd ska beaktas.

Eftersom ett mandat för kommissionen starkt begränsar medlemsstaternas möjligheter att förhandla bilateralt med berört tredje land och eftersom EU-förhandlingar erfarenhetsmässigt kan ta mycket lång tid, föreslås en tidsbegränsning av mandaten till tre eller fyra år. Kommissionen har motsatt sig en sådan klausul ("sunset clause").

Ett avtal på EU-nivå kommer att i tillämpliga delar ersätta medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med berört tredje land. Överenskomna trafikrättigheter i ett bilateralt luftfartsavtal kommer dock inte att påverkas negativt.

Förhandlingsdirektiven i mandaten är i många stycken likartade. När det gäller trafikrättigheter finns dock vissa smärre skillnader. I samtliga fall föreslås för passagerarflyget fulla 3:e och 4:e friheter. För UAE och Qatar föreslås dessutom begränsade 5:e friheter för fraktflyg. För ASEAN föreslås dessutom 5:e friheter inom EU och inom ASEAN. För Turkiet föreslås 5:e friheter när Turkiet har implementerat EU:s aquis på luftfartsområdet.

För svensk del skulle nu aktuella EU-avtal inte innebära några dramatiska förändringar jämfört med dagens situation.

Gällande svenska regler och förslagens effekter på dessa

Ett avtal på EU-nivå kommer att i tillämpliga delar ersätta Sveriges bilaterala luftfartsavtal med berört tredje land. Redan avtalade trafikrättigheter kommer dock inte att påverkas

Ekonomiska konsekvenser

Inga budgetära konsekvenser förutses.

Fackuttryck/termer

ASEAN – Association of Southeast Asian Nations, ett frihandelsområde i sydostasien, omfattande Brunei, Filippinerna, Kambodja, Laos, Myanmar, Singapore, Vietnam, Thailand, Indonesien och Malaysia.

3:e friheten – rätten att flyga passagerare och frakt från det egna landet till ett annat land.

4:e friheten – rätten att flyga passagerare och frakt från ett annat land till det egna landet.

5:e friheten – rätten att flyga passagerare och frakt mellan två främmande länder under förutsättning att flygningen har sin utgångs- eller slutpunkt i det egna landet.