|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 1(4) | |
| **Rådspromemoria** | | |
|  | |  |
| 2014-11-21 |  | |
|  |  | |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
|  |
| Transportenheten |
|  |
|  |
|  |
| TTE, dp. 6 |
|  |
|  |

Rådets möte (TTE) den 3 december 2014

**Dagordningspunkt 6.**

**SES II+ (Första läsning)**

1. **Förslag till Europarlamentets och rådets förordning om genomförande av det europeiska gemensamma luftrummet (Första läsning)**
2. **Förslag till Europarlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) 216/2008 inom områdena flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster**

* Allmän inriktning

**Dokument:**  a) 14012/3/14 REV 3 AVIATION 191 CODEC 1966 (inte slutligt)

b) 14647/2/14 REV 2 AVIATION 199 CODEC 2072 1966 (inte slutligt)

**Tidigare dokument:** a) 11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588,

b) 11496/13 AVIATION 90 CODEC 1586,   
Fakta-PM 2012/2013:136 (Näringsdepartementet)

Behandling i EU-nämnden 3 oktober 2014.

Bakgrund

EU-kommissionen har uppfattningen 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 åtgärd 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*

Regeringen 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 grundinställningen är att en sådan utveckling snarare kan 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, en separering av vissa stödtjänster till flygtrafikledningen också har genomförts.

Trots grundinställningen om att utveckling av den europeiska flygledningstjänsten snarare kan ske genom att följa lagstiftningen från 2009 framför att införa nya regler kan regeringen acceptera det framförhandlade förslaget. De främsta problemen regeringen haft har tagits bort ur det som nu är förslag till en allmän inriktning. Det gäller t.ex. extern prövning av anställningar hos tillsynsmyndigheten och att EASA skulle få ta del av undervägsavgifterna (en-route) för att täcka kostnader för från EUROCONTROL överförda uppgifter inom flygledning. Vidare har ordförandeskapet valt att vänta med större kompetensöverflyttningar från EUROCONTROL till EASA till den större översyn av EASA som initierats och som kan komma att behandlas inom rådet under 2015. Det är också välkommet då vissa konsekvenser för kompetens förskjutning från MS till EASA behöver belysas grundligare.

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 fanns i ursprungsförslaget ett antal ändringar som kommissionen menar ska kunna påskynda genomförande av det gemensamma luftrummet Beredningen i ministerrådet har dock inneburit att de mer genomgripande förslagen ändrats i en riktning som medlemsstaterna kan acceptera. Nedan följer en redogörelse för de huvudsakliga ändringarna;

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 luftrumsblock (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 förordning1108/2009). Effekterna med kommissionens förslag skulle bli ett mindre inflytande för medlemsstaterna på flera områden, utnämnande 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. Tillsynsmyndigheten kan hantera merarbetet utan tillskott via statens budget.