



Förordning om grundläggande flygförbindelser med anledning av Storbritanniens utträde ur EU

Näringsdepartementet

2019-01-23

Dokumentbeteckning

COM(2018) 893

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma bestämmelser för grundläggande flygförbindelser med anledning av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen.

Sammanfattning

Förslaget innebär att flygningar från Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland (UK) ska tillåtas även efter den 30 mars i år när UK förväntas lämna Europeiska unionen (EU)¹, men längst till den 30 mars 2020. Förordningen ska upphöra att gälla om ett luftfartsavtal ingås mellan EU och UK innan det datumet.

Mer konkret ska flygningar motsvarande trafiken år 2018 tillåtas och begränsas till trafik mellan UK och punkt inom EU och tillbaka. Det betyder att fler stopp inom EU inte tillåts för UK-registrerade luftfartyg. Förordningen förutsätter att UK tillåter flygningar ömsesidigt. Om inte finns förslag till åtgärder genom delegerade akter att begränsa UK:s trafikeringsmöjligheter i motsvarande grad.

Regeringen välkomnar syftet med förslaget men anser att det inte bör påverka kompetensfördelningen för bilaterala luftfartsrelationer från nationsnivå till unionsnivå. Regeringen anser det vidare problematiskt att förslaget begränsar trafiken till 2018 års trafikvolym och att operationerna begränsas till de s.k. 3:e och 4:e friheterna.

¹ UK anmälde den 29 mars 2017 sin avsikt att utträda ur EU. Såvida inte beslutet återkallas eller perioden enhälligt förlängs, kommer utträdet att ske den 30 mars 2019, kl. 00.00 (CET).

Att begränsa operationerna till 3:e och 4:e friheterna kommer att hindra svenska flygbolag att hyra in brittiska luftfartyg med besättning för trafikering från Sverige till annat EU-land, något som sker idag (7:e frihet). Det bör också tydliggöras att chartertrafik inte ska inräknas i den trafikvolym som kommer att tillåtas. Det är inte helt tydligt i förslaget

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

UK har begärt utträde ur EU vilket förväntas ske den 30 mars i år. Förhandlingarna mellan EU och UK om ett avtal om utträde resulterade i en uppgörelse mellan förhandlarna den 13 november 2018. I samband med detta enades man också om en politisk förklaring om den framtida relationen mellan EU och UK. Europeiska rådet (artikel 50) ställde sig bakom överenskommelsen den 25 november. Texterna har också godkänts av UK:s regering. Därefter har godkännandeprocessen i det brittiska parlamentet inletts och väntas också inledas i Europaparlamentet. Att denna kan slutföras är en förutsättning för att överenskommelsen slutligt ska kunna ingås och utträdesavtalet träda ikraft. Huvudscenariot är att UK utträder på ett ordnat sätt baserat på det överenskomna avtalet. I så fall kommer en övergångsperiod ta vid när UK lämnar och som förväntas löpa till och med åtminstone utgången av 2020. Den innebär att det mesta i praktiskt hänseende fortsätter som om UK var EU-medlem. Övergångsperioden syftar till att ge tid för anpassning till en framtida relation.

Med hänsyn till att godkännandeprocesserna fortsatt pågår kan ett avtalslöst utträde inte uteslutas och beredskap för att hantera en sådan utveckling behöver finnas. Mot den bakgrunden pågår ett arbete för att planera och genomföra åtgärder för att möta de allvarligaste konsekvenserna av ett avtalslöst brexit. EU-kommissionen har identifierat ett antal nödatgärder för att avhjälpa de mest besvärliga komplikationerna vid ett avtalslöst utträde. En av dessa syftar till att bibehålla luftfartsförbindelserna mellan EU:s medlemsstater och UK.

1.2 Förslagets innehåll

Förslaget syftar till att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet med luftfart mellan EU:s medlemsstater och UK. Flygbolag registrerade i UK ska få trafikera destinationer i EU-stater upp till en volym motsvarande trafiken under 2018. En begränsning görs också så att UK-bolag får flyga till en destination inom EU och sedan återvända. Vidare transport inom EU tillåts således inte. Det kallas begränsning till 3:e och 4:e friheten.

Förslaget ger ensidigt UK-bolag rättigheter att trafikera EU och utgår från att UK ska ge EU-bolag samma rättigheter att trafikera UK. Om UK skulle begränsa dessa senare rättigheter föreslås EU-kommissionen kunna begränsa

rättigheterna för UK-bolag genom justering av reglerna medelst delegerade akter. Genom delegerade akter ska villkor för UK-bolag att trafikera EU också kunna tas fram för att motverka osund konkurrens.

Förordningen ska endast träda ikraft om det utträdesavtal som förhandlats fram inte kan ingås innan den 30 mars i år. Träder förordningen i kraft ska den upphöra att gälla den 30 mars 2020 eller när ett luftfartsavtal kunnat ingås med UK om det senare skulle inträffa vid ett tidigare tillfälle.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget påverkar inga gällande svenska regler.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bedöms inte påverka statsbudgeten eller EU-budgeten. Syftet som förslaget avser att uppnå har en avgörande betydelse för flygbolag som trafikerar UK, både EU-bolag och UK-bolag har trafik ut från UK till EU.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen bedömer att reglering av trafikeringsrättigheter genom en EU-förordning riskerar att påverka kompetensfördelningen mellan medlemsstater och unionen. Dagens ordning är att stater ingår luftfartsavtal bilateralt med varandra enligt den globala Chicagokonventionen som förvaltas av Icao. Genom inrättandet av det europeiska gemensamma luftrummet har dock vissa delar som vanligtvis ingår i luftfartsavtal blivit EU-kompetens. Sådana avtal behöver heller inte ingås mellan EU-stater då fritt tillträde finns inom EU. Regeringen avser verka för att förslaget inte ändrar kompetensen för externa relationer inom luftfart så att de kommer under EU-kompetens, t.ex. genom att det i förslaget tydligt anges att det är en provisorisk tillfällighetsåtgärd som inte innebär någon kompetensförskjutning.

Regeringen ser också problem med de begränsningar som återfinns i förslaget. När det gäller trafikvolymen är en lösning till 2018 års trafikvolym inte önskvärd då det kan påverka redan sålda resor senare i år. Det bör även tydliggöras att chartertrafik inte ska inräknas i den tillåtna trafikvolymen. Vidare bör s.k. 7:e frihetstrafik även omfattas. Nu är det begränsat upp till den 4:e friheten. Skälet är att flera svenska flygbolag tillämpar den 7:e friheten genom att hyra in utländska (bl.a. brittiska) luftfartyg med besättning, s.k. *wetlease*, för trafik på vissa destinationer. Skulle denna möjlighet upphöra den 30 mars i år kan det leda till ekonomiska konsekvenser för flygbolagen och i förlängningen resenärerna, då andra flygbolag kommer att behöva upphandlas med mycket kort varsel.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

2018/19:FPM29

En majoritet av medlemsstaterna har uttryckt sig negativt till förslaget utifrån risken att kompetensen för att ingå bilaterala luftfartsavtal med tredje länder flyttas till unionsnivån. Att uppnå förslagets syfte genom en lösning som inte ändrar kompetensfördelningen har därför efterfrågats.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Inte kända i dagsläget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har remitterats till myndigheter och branschföreträdare. Överlag är remissinstanserna positiva till syftet med förslaget att upprätthålla trafiken mellan EU:s medlemsstater och UK. Det finns dock synpunkter på att förslaget är för begränsande för att fullt ut kunna upprätthålla dagens och förväntad trafik under 2019 – 2020.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslagets rättsliga grund är artikel 100(2) i Fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt. Rådet beslutar med kvalificerad majoritet, medbeslutande med Europaparlamentet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Det är angeläget att grundläggande förbindelser säkerställs på ett likvärdigt sätt för trafik till och från alla platser i unionen. Att agera på unionsnivå kan vara motiverat utifrån det skälet. Syftet med förslaget är därigenom positivt och kan ses som motiverat utifrån subsidiaritetsprincipen då det bedöms bli svårt att säkerställa att alla EU:s medlemsstater kan upprätthålla dagens luftfartsförbindelser med UK.

Den föreslagna åtgärden bedöms vara proportionell eftersom den kan undvika oproportionella störningar på ett sätt som även garanterar lika konkurrensvillkor för EU:s lufttrafikföretag. Den går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Det är bland annat fallet för villkoren för tilldelning av de relevanta rättigheterna, som bl.a. omfattar kravet att motsvarande rättigheter beviljas av UK. Men också för kravet på sund konkurrens och bestämmelsernas tidsbegränsning.

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

En presentation och inledande diskussion har hållits i rådsarbetsgruppen för artikel 50 (brexit), i vilken frågan om förslaget fortsatt avses behandlas. EU-kommissionens målsättning är att förslaget ska kunna antas innan UK lämnar Europeiska unionen, vilket förväntas ske den 30 mars 2019.

4.2 Fackuttryck / termer

Chicagokonventionen – FN:s konvention för hållbar utveckling av civil luftfart som Sverige ratificerade 1946. Innehåller globala regler för i huvudsak trafikrättigheter, säkerhet, trafikledning, skydd mot brottsliga handlingar och miljöhänsyn.

Icao – FN:s globala organ för civil luftfart

Luftfartens frihetsgrader:

- *3:e friheten* – rätten att flyga in i annan stat och släppa av passagerare, gods och post som kommer från luftfartygets flaggstat

- *4:e friheten* – rätten att flyga in i annan stat och ta ombord passagerare, gods och post som ska till luftfartygets flaggstat.

- *7:e friheten* – rätten att utanför flaggstaten flyga mellan olika platser och ta ombord samt släppa av passagerare, gods och post