



## Förordning om vissa flygsäkerhetsfrågor 2018/19:FPM28 med anledning av Storbritanniens utträde ur EU

---

Näringsdepartementet

2019-01-23

### Dokumentbeteckning

COM(2018) 894

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om vissa aspekter på luftfartssäkerhet med anledning av Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen

### Sammanfattning

Utan ett utträdesavtal blir Storbritannien att betrakta som tredje land när landet lämnar EU. Detta förordningsförslag syftar till att etablera en kontrollerad ändringsmekanism för att förlänga giltigheten av vissa certifikat, licenser och tillstånd relaterade till flygsäkerhet. Detta för att medge tillräcklig tid för att utfärda alla nödvändiga certifikat utifrån de nya förutsättningarna. Förslaget motiveras bl.a. av flygsäkerhetsskäl och av att avsaknaden av giltiga certifikat skulle kunna få stora konsekvenser för luftfarten. Förordningen föreslås gälla i nio månader, med en befogenhet till kommissionen att vid behov förlänga detta genom delegerade akter. Vilka certifikat som föreslås omfattas av förslaget framgår av förordningens bilaga.

Regeringen ser preliminärt positivt på förslaget eftersom det är angeläget att ett avtalslöst brexit inte påverkar flygsäkerheten eller orsakar ett glapp i giltigheten av nödvändiga certifikat, licenser och tillstånd som skulle påverka möjligheten att upprätthålla flygtrafiken.

## 1.1 Ärendets bakgrund

Den 30 mars 2019 förväntas Storbritannien lämna EU och om parterna inte enas om ett utträdesavtal kan Storbritannien komma att betraktas som ett tredje land gällande bl.a. trafikrättigheter, luftfartsskydd och regler kring flygsäkerhet. Kommissionen publicerade den 19 december 2018 meddelandet ”Förberedelser inför Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen den 30 mars 2019: genomförande av kommissionens beredskapsplan”, även kallat ”beredskapsmeddelandet”. I meddelandet presenteras ett antal åtgärder bl.a. gällande luftfarten, däribland detta förslag till förordning. Detta förslag till förordning presenterades samma dag som beredskapsmeddelandet, d.v.s. den 19 december 2018.

## 1.2 Förslagets innehåll

Utan ett utträdesavtal påverkas giltigheten för certifikat, licenser och tillstånd inom flygsäkerhetsområdet mellan EU och Storbritannien. Efter utträdet kommer Storbritannien inte längre att vara medlem i europeiska flygsäkerhetsbyrån Easa. Alla typer av certifikat, licenser och tillstånd som är utfärdade av Easa kommer inte längre att vara giltiga i Storbritannien och de som är utfärdade av den brittiska luftfartsmyndigheten (CAA) kommer inte längre att vara giltiga i EU. Luftfartyg, produkter och reservdelar som är certifierade av den brittiska luftfartsmyndigheten kommer inte längre att vara automatiskt giltiga i EU efter utträdet, eftersom Storbritannien inte längre kommer att ingå i samarbetet kring en gemensam certifieringsstandard.

Kommissionen anger att de flesta certifikat, licenser och tillstånd kan hanteras genom att berörda aktörer vidtar vissa åtgärder, t.ex. genom att flytta dessa till en flygsäkerhetsmyndighet i ett av de kvarvarande EU27-länderna. Det är också möjligt att redan nu vända sig till Easa för att ansöka om ett tredjelandscertifikat giltigt från utträdesdatumet.

Dock finns det vissa situationer där detta inte kan lösas lika smidigt. Rörande vissa flygtekniska produkter (typcertifikat) och företag (organisationsgodkännanden) blir Storbritannien vid utträdet att betrakta som konstruktionsstat enligt Chicagokonventionen. UK måste därför utfärda dessa godkännanden igen i sin nya roll. I dagsläget hanteras detta av Easa. Kommissionen ser att det kommer att ta tid att få till denna förändring, som innebär att de nödvändiga certifikaten kan utfärdas av Easa i enlighet med artikel 68 om erkännande av tredjelandscertifiering i den nya Easaförordningen 2018/1139.

Kommissionen påminner också om att till skillnad från annan produktlagstifning inom EU, påverkar giltigheten av certifikat inte placeringen på marknaden utan den faktiska användningen, t.ex. när man installerar produkter, delar och anordningar i ett EU27-luftfartyg.

Regelverket innefattar även att tillsynen av dessa produkter, delar och anordningar sker på ett pålitligt och entydigt sätt.

2018/19:FPM28

Förslaget innebär att giltighetstiden för vissa certifikat, licenser och tillstånd relaterade till flygsäkerhet förlängs. Detta för att medge tillräcklig tid för att utfärda alla nödvändiga certifikat utifrån de nya förutsättningarna. De certifikat som avses framgår av bilagan till förslaget. Förslaget motiveras bl.a. av flygsäkerhetsskäl och av att avsaknaden av giltiga certifikat skulle kunna få stora konsekvenser för luftfarten.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget har ingen påverkan på det svenska regelverket. De certifikat, licenser och tillstånd som förordningsförslaget tar sikte på är sådana som utfärdats i enlighet med förordning (EU) 2018/1139 samt de genomförandeakter och delegerade akter som antagits genom den förordningen eller förordning (EG) nr 216/2008.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen anger i förslaget att ingen konsekvensanalys är nödvändig p.g.a. den exceptionella situationen förslaget avser att hantera och den begränsade tidsperiod det handlar om. Kommissionen ser inte något tillgängligt alternativ annat än det föreslagna.

Kommissionens förslag möjliggör fortsatt flygtrafik vid ett avtalslöst brexit ur ett flygsäkerhetsperspektiv och kan därför ses som ett medel för att undvika de befarade stora ekonomiska och sociala konsekvenser som kan uppstå inom luftfarten utan ett utträdesavtal. Förslaget bedöms inte få några betydande budgetära konsekvenser för Transportstyrelsen som i sin verksamhet redan hanterar de certifikat, tillstånd och licenser som berörs.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringens preliminära bedömning är att förslaget kan stödjas. Det är angeläget att ett avtalslöst brexit inte påverkar flygsäkerheten eller orsakar ett glapp i giltigheten av nödvändiga certifikat, licenser och tillstånd som skulle påverka möjligheten att upprätthålla flygtrafiken.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Vid den inledande behandlingen av förslaget i rådet har det funnits ett stort stöd för förslaget. Någon enstaka medlemsstat tyckte att även certifikat för flygtekniker och kabinbesättning bör omfattas.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

2018/19:FPM28

Övriga institutioners ståndpunkter är i dagsläget inte kända. Europaparlamentet har ännu inte behandlat förslaget.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Med anledning av den korta tid som står till förfogande bedöms en sedvanlig remittering inte hinnas med. Näringsdepartementet skickade därför den 21 december 2018 ut förslaget till Transportstyrelsen, Svenska Flygbranschen, Pilotföreningen och Svensk Flygteknikerföreningen och gav dem möjlighet att lämna synpunkter senast den 10 januari 2019. Av dessa har Transportstyrelsen och Svenska Flygbranschen hittills bidragit med synpunkter.

Transportstyrelsen anger att det är angeläget att få till stånd en överenskommelse för upprätthållandet av flygtrafiken och en fungerande luftfart efter brexit. Fortsatt giltighet av certifikat, tillstånd och licenser är prioriterat för att få till en sådan övergång. De föreslår därför att Sverige bör ställa sig övergripande positivt till förslaget.

Svenska Flygbranschen delar kommissionens bedömning att en kontrollerad övergång från nuvarande situation där Storbritannien är en del av Easasystemet till den framtida situationen där Storbritannien blir ett tredje land. Om en kontrollerad övergång inte garanteras kommer flygbranschen att drabbas oproportionerligt hårt med mycket stora konsekvenser för både flygindustrin och passagerare. Svenska Flygbranschen delar även kommissionens slutsats att en EU-förordning är det mest effektiva sättet att nå avsedd effekt.

Svenska Flygbranschen noterar bl.a. att förordningen endast omfattar produkter, delar och teknik och menar att man också bör titta på vad som händer med personliga certifikat för t.ex. flygmekaniker och flygtekniker. De förespråkar att även dessa bör ingå i en övergångsreglering samt pekar på att kommissionen bör ta tillfället i akt och reglera vad som ska gälla för innehavare av ett brittiskt tekniskt certifikat som inte vill eller kan flytta över sina certifikat till en myndighet inom EU27 för att undvika, i den mån det är möjligt, s.k. orphan certificates. Svenska Flygbranschen anför också att nio månaders giltighetstid är för kort, 12 månader vore bättre samt införandet av en s.k. sunset clause (bortre tidsgräns) för att bibehålla ett tryck på att åstadkomma en långsiktig lösning mellan Storbritannien och EU. I övrigt föreslår Svenska Flygbranschen förtydliganden om Easasystemets böter, viten och avgifter i artiklarna

Utöver Transportstyrelsen och Svenska Flygbranschen har Näringsdepartementet genom SAS fått ta del av ett positionspapper som tio flygbolag ställt sig bakom under namnet Airline Coordination Platform. I plattformen ingår förutom SAS bl.a. Air France, KLM och Lufthansa. De anser att förordningsförslaget i stora drag möter de behov som finns på

området, men anser att det inte bör vara tidsbegränsat utan gälla tills ett nytt avtal mellan EU/Easa och Storbritannien finns på plats. De anser också att Part 66-licenser (certifikat för flygtekniker) bör omfattas av förslaget. I övrigt ser de inget behov av att skilja på giltighetstiden för certifikat utfärdade av Easa (som föreslås vara nio månader) och de utfärdade av Storbritannien (som inte har någon tidsbegränsning).

### 3 Förslagets förutsättningar

#### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund är artikel 100(2) i Fördraget om Europeiska Unionens Funktionssätt

Beslut fattas av rådet med kvalificerad majoritet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

#### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anger att eftersom förslaget kompletterar befintlig EU-lagstiftning, kan målet med förordningen endast nås genom gemensamt agerande på EU-nivå. Förslaget anges vara proportionerligt och inte gå längre än nödvändigt eftersom det inte innehåller några större ändringar eller nya permanenta lösningar. Regeringen delar kommissionens bedömning.

### 4 Övrigt

#### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget presenterades av kommissionen i rådsarbetsgruppen för artikel 50 (brexit) den 9 januari 2019. Därefter vidtog behandling i rådsarbetsgruppen för luftfart den 15 januari. Tidsplan för beslut är ännu inte känd men beslut bör ske före utträdesdatumet den 30 mars. I Europaparlamentet kommer behandling av förslaget ske i utskottet för Transport och turism (TRAN-utskottet) med Kosma Zlotowski (ECR) som ansvarig rapportör.

#### 4.2 Fackuttryck / termer

Chicagokonventionen	Eng. <i>Convention on International Civil Aviation</i> . Den konvention som reglerar den internationella civila luftfarten. Undertecknades 1944 och har sedan dess uppdaterats.
---------------------	---

Easa	Europeiska byrån för luftfartssäkerhet
------	--