|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **Rådspromemoria** |
|  |  |
| 2016-11-16 |  |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
|  |
| Avdelningen för bostäder och transporter |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Rådets möte TTE den 1 december 2016

Dagordningspunkt: Nr. 4

Rubrik: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler om civil flygsäkerhet och inrättande av en europeisk flygsäkerhetsbyrå, samt upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr. 216/2008

Dokument: Ej känt.

Tidigare dokument: Fakta-PM 2015/16: FPM35 (N-dep)

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden: 3 juni 2016

Bakgrund

Kommissionen presenterade den 7 december 2015 ett förslag till reviderad förordning om gemensamma flygsäkerhetsregler och inrättande av en europeisk flygsäkerhetsbyrå, EASA (European Aviation Safety Agency). Förslaget är en del i kommissionens luftfartsstrategi.

Förhandlingarna i rådet har pågått under hela 2016. Vid det senaste TTE-rådet den 7 juni 2016 godkändes en lägesrapport. Det slovakiska ordförandeskapet har som ambition att TTE-rådet den 1 december 2016 ska besluta om en allmän riktlinje.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 100 (2) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Beslut fattas av rådet med kvalificerad majoritet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Medbestämmande sker med Europaparlamentet.

Svensk ståndpunkt

Regeringen föreslår att Sverige stödjer ordförandeskapets förslag till allmän inriktning. Sverige stödjer generellt en övergång från detaljregler till ett mer risk- och målbaserat regelverk. Viktiga frågor för Sverige där goda resultat har uppnåtts har varit att säkerställa att de skandinaviska länderna fortsatt kan ha ett system för gemensam tillsyn av SAS, att ett risk- och målbaserat regelverk om drönare tagits fram samt att nuvarande finansieringsordning av EASA behålls.

Europaparlamentets inställning

Europaparlamentets transportutskott antog en position till förslaget den 10 november 2016. Förslagen är omfattande och ska analyseras.

Förslaget

Förslaget är omfattande och innebär som övergripande ansats en övergång mot ett mer risk- och målbaserat regelverk och mindre av detaljerade regler. Regelverket omfattar krav och villkor för alla områden inom den civila luftfaren, t.ex. flygplatser, organisationer, flygplan, piloter och kabinpersonal, flygtrafiktjänst, m.m.

Nya element i förordningen är främst reglering av obemannade luftfartyg (s.k. drönare), marktjänster på flygplatser och luftfartsskyddsaspekter på konstruktion av luftfartyg. Förslaget omfattar också byråns organisering, finansiering, m.m.

Utöver de frågor som tas upp ovan under Svensk ståndpunkt kan följande frågor av vikt för SE nämnas där positiva lösningar har uppnåtts:

* Reglerna är överlag mer mål- och riskbaserade vilket kan gynna teknisk utveckling och innovation
* Omfånget av EASA:s utbildningsverksamhet har begränsats till en acceptabel nivå, (Sverige har varit för att omfånget bör begränsas och att EASA ska fokusera på kärnverksamheten).
* Explicit säkerhetsreglering för marktjänster på flygplats där Sverige drivit/bevakat att inga certifieringskrav införs.
* Drönarregleringen blir målbaserad och riskbaserad och att ingen särreglering på EU-nivå införs för integritet, dataskydd, miljöskydd och luftfartsskydd
* Hänvisningar till nationell lagstiftning vad gäller offentlighet och sekretess har förts in i relevanta artiklar.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

Förslaget har ingen påverkan på de svenska grundlagarna.

Säkerhetsregleringen på luftfartsområdet omfattas redan i stor utsträckning av EU-gemensam reglering. Påverkan på svenska regler är alltså begränsad. Den svenska regleringen omfattar generellt sett vissa delar som inte regleras på unionsnivå, t.ex. de mindre flygplatserna.

Luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770) bedöms sannolikt inte behöva ändras till följd av förslaget. Däremot kommer Transportstyrelsens föreskrifter behöva anpassas på en del områden. Det gäller t.ex. förslagen om reglering av obemannade luftfartyg. Idag finns en nationell reglering på det området som i stor utsträckning kommer att behöva upphävas om förslagen antas.

När det gäller de förslag som rör data- och informationsinsamling i relation till den svenska offentlighets- och sekretesslagen, bedöms de framförhandlade förslagen inte ge några konsekvenser.

Även i övriga delar bedöms effekterna på den svenska regleringen som små och acceptabla.

Ekonomiska konsekvenser

Förslagen har inga konsekvenser för statsbudgeten.

Förslaget ger vissa budgetära konsekvenser. De utökade arbetsuppgifterna för EASA innebär ett behov av ny arbetskraft. Det behovet föreslås i stort tillgodoses genom en omdisponering av befintliga resurser.