

U 55/2013 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (ändring av Easa-förordningen)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 11 juni 2013 till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 29 augusti 2013

Trafikminister *Merja Kyllönen*

Regeringsråd Maija Ahokas

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2013/1169

KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM ÄNDRING AV FÖRORDNING (EG) NR 216/2008 INOM OM- RÅDET FLYGPLATSER, FLYGLEDNINGSTJÄNST OCH FLYGTRAFIKTJÄNS- TER (COM(2013) 409 FINAL)**1 Bakgrund**

Europeiska kommissionen lade den 30 januari 2013 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (ändring av Easa-förordningen) (COM(2013) 409 final). Rättslig grund för förslaget är artikel 100(2) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Easa spelar en central roll inom EU:s luftfartspolitik och den har som syfte att uppnå en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom luftfarten. År 2009 utvidgades Easas uppdrag att gälla nya säkerhetsaspekter i fråga om flygledningstjänst och flygplatser. Denna utvidgning av byråns uppdrag ledde till vissa överlappningar mellan SES-lagstiftningen och Easa-förordningen. I förslaget har även kommissionens förslag till omarbetning av SES-förordningen (COM(2013) 410 final) beaktats och det medför bland annat ett behov att uppdatera de termer som använts i förordningen.

2 Huvudsakligt innehåll

Syftet med förslaget är att undanröja överlappningarna mellan SES- och Easa-förordningarna och således förtydliga och förenkla gränsdragningen mellan de rättsliga ramarna för SES- och Easa-förslagen. Dessutom ska förslaget garantera en tydlig arbetsfördelning mellan kommissionen, Easa och Eurocontrol. Kommissionen är inriktad på ekonomisk och teknisk reglering, Easa hjälper kommissionen med att utarbeta och över-

vaka tekniska föreskrifter och Eurocontrol är inriktad på operativa uppgifter, i synnerhet i egenskap av nätverksförvaltare.

Det föreslås att man i förordningen ska göra flera typografiska och redaktionella ändringar och några korrigeringar av fel eller föråldrade stycken som blivit kvar i texten. Det föreslås även att man i enlighet med Lisabonfördraget ska ta in bestämmelser i förordningen gällande kommissionens rätt att besluta om vissa frågor genom delegerade akter eller genomförandeakter.

I förslaget framförs att det till Easa-förordningen ska läggas standardbestämmelser som baserar sig på Europaparlamentets, rådets och kommissionens gemensamma uttalande från juli 2012 om decentraliserade gemenskapsorgan och på kommissionens färdplan om genomförandet av uttalandet. Standardbestämmelserna gäller bland annat sammansättningen av byråns styrelse (kommissionen har två representanter i stället för en som tidigare), styrelsemedlemmarnas mandattid (förkortas till fyra år från de tidigare fem åren), styrelsens röstningsförfarande (beslutsfattande med enkel majoritet som huvudsakligt förfarande istället för med två tredjedelars majoritet som tidigare), grundande av en direktion som bistår styrelsen (övergång till en förvaltningsstruktur med två nivåer) och utnämnan- de av verkställande direktörer och biträdande verkställande direktörer samt byråns årliga och fleråriga arbetsprogram och ekonomiförvaltning. På samma gång föreslås att byrån ska byta namn till "Europeiska unionens byrå för luftfart" (European Union Agency for Aviation, EAA).
Tillämpningsområde (artikel 1)

I förslaget föreslås det att förordningens tillämpningsområde ändras så att flygplatser eller delar av flygplatser, samt utrustning, personal och organisationer eller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som kontrolleras och drivs av militären omfattas av EU:s bestämmelser såvida mer än hälften av den trafik leverantören betjänar flyger enligt GAT-reglerna (regler för allmän flygtrafik). Genom ändringen undanröjes den inkonsekvens som har berott på skillnaderna mellan tillämpningsområdena för Easa-förordningen och SES-förordningarna (EG) nr 549-552/2004.

Mål (artikel 2)

I förslaget betonas att flygledningstjänst/flygtrafiktjänster bör behandlas på samma sätt som andra sektorer inom flygtrafiksregleringen. Då Easa stödjer kommissionen vid utarbetandet av tekniska bestämmelser bör byrån samtidigt beakta en balanserad strategi för att reglera olika verksamheter utifrån deras särskilda egenskaper, godtagbara säkerhetsnivåer och en identifierad riskhierarki hos användarna för att säkerställa en övergripande och samordnad utveckling av luftfarten.

Deklarationer (från och med artikel 3 och framåt i hela förordningen)

Genom förslaget anpassas texten till Easa-förordningen att motsvara den möjlighet till egendeklaration snarare än certifiering av vissa flyginformationstjänster som anges i förordningen (EG) nr 1108/2009. Alla de olika ställen i Easa-förordningen där certifiering nämns föreslås bli ändrade.

Definitioner (artikel 3) och flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (artikel 8b)

Det föreslås att de definitioner som använts i Easa-förordningen och de som använts i SES-lagstiftningen ska harmoniseras.

3 Förslagets rättsliga grund och förhållande till subsidiaritetsprincipen

Rättslig grund för förslaget är artikel 100(2) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Förslaget kan i enlighet med artikel 294 i EUF-fördraget antas i vanlig lagstiftningsordning, där Europaparlamentet och rådet tillsammans beslutar om att anta förordningen. Rådet fattar sitt beslut med kvalificerad majoritet.

4 Enligt statsrådet har förslaget adekvat rättsgrund och är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Förslagets förhållande till grundlagen och till förpliktelserna avseende de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

I förslaget ingår inga bestämmelser med någon väsentlig anknytning till grundlagen (731/1999) eller till de förpliktelser avseende de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna som är bindande för Finland.

5 Förslagets konsekvenser

Det huvudsakliga syftet med förslaget är att undanröja överlappningar mellan Easa- och SES-förordningen och att förtydliga arbetsfördelningen mellan kommissionen, Easa och Eurocontrol. Förslaget anses således inte ha några ekonomiska eller miljömässiga konsekvenser. Förslaget har inte heller några betydande konsekvenser för de nationella myndigheternas verksamhet eller för nationell lagstiftning, med undantag för eventuella tekniska uppdateringsbehov som föranleds av byråns namnbyte.

I fråga om bestämmelserna om befogenhet att utfärda delegerade akter och genomförandeakter måste man se till att lämpliga gränser fastställs för kommissionens befogenhet så att befogenheten att stifta lag om luftfart som tillhör medlemsländerna och Europaparlamentet de facto inte flyttas över till kommissionen.

6 Ålands behörighet

Enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstift-

ningsbehörighet i fråga om luftfarten. Förslaget till förordning hör således till rikets lagstiftningsbehörighet.

7 Behandling av förslaget i Finland och i Europeiska unionen

Förslaget till statsrådets skrivelse har varit i skriftligt förfarande i trafikdelegationen (EU 22) den 8 augusti 2013.

Behandlingen av förslaget torde inledas i rådets arbetsgrupp för luftfart i september 2013 och behandlingen fortsätter sannolikt i arbetsgruppen åtminstone under hösten 2013. Det finns inte ännu några uppgifter om tidtabellen för behandlingen i Europaparlamentet.

8 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att kommissionens förslag är nödvändigt för att undanröja överlappningarna mellan SES- och Easa-förordningarna och för att förtydliga gränsen mellan de rättsliga ramarna för Easa och SES-förslaget. Enligt statsrådet är förslaget också nödvändigt för att förtydliga arbetsfördelningen mellan kommissionen, Easa och Eurocontrol. Statsrådet anser att den rättsliga grunden för förslaget är adekvat och att förslaget följer subsidiaritetsprincipen.

I förslaget ingår flera bestämmelser om att kommissionen ska ges befogenheter att anta

delegerade akter och genomförandeakter för att säkerställa att bestämmelserna i förordningen verkställs på ett enhetligt sätt i medlemsstaterna. Statsrådet anser att de nämnda bestämmelserna i huvudsak är ändamålsenliga och nödvändiga. När bestämmelserna formuleras närmare bör man emellertid säkerställa att de bestämmelser som gäller delegering av befogenheter är tydliga och att den befogenhet som överläts till kommissionen är avgränsad på ett lämpligt sätt.

Enligt statsrådet är det allmänt taget värt att understöda att det till Easa-förordningen ska läggas standardbestämmelser som baserar sig på Europaparlamentets, rådets och kommissionens gemensamma uttalande från juli 2012 om decentraliserade gemenskapsorgan och på kommissionens färdplan om genomförandet av uttalandet. Statsrådet anser det även motiverat att i enlighet med nämnda uttalande ändra byråns namn till "Europeiska unionens byrå för luftfart". Man bör dock sträva efter att utforma bestämmelserna på ett sätt som är ändamålsenligt med tanke på byråns och luftfartens särdrag. I synnerhet i fråga om grundandet av en direktion som bistår styrelsen anser statsrådet att direktionen i enlighet med standardbestämmelserna bör öka på effektiviteten och inte leda till att förvaltningen kompliceras.