



2010-04-29

Näringsdepartementet

Internationella sekretariatet

Extrainsatt transportministerråd den 4 maj 2010

Kommitterad dagordning inför skriftligt samråd med EU-nämnden

1. **Godkännande av den preliminära dagordningen**
Den preliminära dagordningen i dokument CM 2747/10 kan godkännas.
2. **(ev.) Godkännande av A-punktslistan**
Inte känd i dagsläget och förväntas inte.
3. **Konsekvenser för det europeiska luftrummet av vulkanaskmolnet och möjliga åtgärder**
- *Riktlinjedebatt* (icke lagstiftning)

Dokument: Kommissionens dokument; SEC(2010) 533

Tidigare behandling i EUN : Nej

Rapporten från kommissionen: Innehåller en beskrivning av gällande europeiskt regelverk, hur reglerna om passagerarrättigheter tillämpats, ekonomiska konsekvenser, det konkreta hotet från vulkanen, uppmaning till flexibel tillämpning av relevanta unionsregler och snabbt genomförande av åtgärder inom det andra paketet för det gemensamma europeiska luftrummet och framtida krishantering.

Förslag till svensk ståndpunkt: Sverige stödjer i princip de förslag kommissionen tar upp i rapporten.

Sverige anser att det är ytterst viktigt att flygbolagen enhetligt tillämpar EU:s regler för passagerarrättigheter (förordning (EG) 261/2004), i de tidigare skedena av krisen med askmolnet fanns olika tillämpningar. Här behöver MS och kommissionen ha en tydlig övervakning av att gällande regler följs för att undvika osund konkurrens mellan flygföretag och för att inte orsaka olika behandling av flygresenärer.

Sveriges har en avvisande hållning till direkta statsstöd utifrån gällande unionsregler. Skulle statsstöd bli aktuellt, vilket kommissionen inte utesluter med stöd av FEUF art. 107.2.b, är det ytterst angeläget att de åtföljs av tydliga riktlinjer för tillämpning. I annat fall kan det komma att leda till en osund konkurrens inom luftfartsmarknaden med dess europeiska och globala karaktär. Det finns dock andra möjliga vägar att tillfälligt underlätta för flygindustrin, t.ex. genom att under begränsad tid tillåta senareläggning av avgifter för trafikledningstjänster på så väl den nationella som på den europeisk nivå (Eurocontrolavgifter).

Det är angeläget med en temporär flexibel tolkning av de finansiella reglerna i förordning (EC) 1008/2008. Förordningen innehåller bestämmelser om återkallande av den operativa licensen vid svaghet i bolagens ekonomi. Denna enskilda extraordinära händelse bör inte stå i vägen för att fortsatt kunna driva ett europeiskt flygföretag.

Det bör även vara rimligt med en temporärt flexibel tillämpning av gällande regelverk för slotstilldelning (förordning 95/93 med ändring), så som kommissionens föreslår i sin rapport. Flygföretagen ska inte behöva riskera att förlora sin tilldelning av slots enbart beroende på ej utförda flygningar under askkrisen.

Sverige välkomnar i princip vicepresident Kallas ambition om ett snabbt genomförande av åtgärderna i Single Sky-paketet II. En närmare bedömning behöver dock göras av vad som är tekniskt möjligt att genomföra inom en kortare tidsram.

Sverige ställer sig frågande till resonemangen i punkt 59 i rapporten om skapandet av nya system för stöd till sektorn och särskilda försäkringar. Sverige är av principiella skäl inte positivt inställd till att med offentliga medel inrätta fonder vid sidan av EU-budgeten.

Mot bakgrund av den aktuella händelsen skulle Sverige välkomna initiativ från kommissionen i syfte att leda till ett fungerande och mellan de olika trafikslagen samverkande transportsystem. Det är en angelägen ansats i de kommande utvecklingsaktiviteterna så som EU 2020, vitboken om transportpolitiken fram till 2020 och mer konkreta åtgärder som riktlinjerna för TEN-T och utvecklingen av ITS.

Det har kommit till regeringskansliets kännedom att ORDF kan komma att presentera utkast till slutsatser vid sittande bord under rådsmötet den 4 maj. Detta i syfte att ge kommissionen vägledning i dess fortsatta arbete. Givet att slutsatserna är i linje med den svenska ståndpunkten anser sig regeringen kunna stödja dessa.

Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa: Inga.

Ekonomiska konsekvenser: I dagsläget förutsätts inga ekonomiska konsekvenser. Konkreta lagstiftningsförslag presenteras inte.