



## Ny förordning om luftfartstjänster

Näringsdepartementet

2006-10-18

### Dokumentbeteckning

KOM(2006) 396 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen (omarbetning)

### Sammanfattning

Kommissionen antog den 18 juli 2006 ett förslag till revision av de tre centrala förordningarna som vanligtvis brukar kallas det tredje luftfartspaketet, nämligen de förordningar som rör licensiering, marknadstillträde respektive biljettpriser och tariffer.

Dessa förordningar brukar beskrivas som den sista etappen i avregleringen av luftfarten inom gemenskapen som påbörjades 1987.

Enligt kommissionen har det tredje luftfartspaketet i stort sett fyllt sin funktion och möjliggjort en oöverträffad tillväxt inom luftfarten i Europa. Kommissionen anser dock att vissa bestämmelser har tillämpats dåligt eller behöver förtydligas eller revideras för att skapa likvärdiga marknadsvillkor för alla EG-lufttrafikföretag. Revisionen syftar till att öka marknadseffektiviteten och flygsäkerheten samt att förbättra passagerarskyddet, men inte till någon radikal förändring av regelverket.

Strukturellt innebär förslaget att de tre nuvarande förordningarna upphävs och omarbetas till en ny gemensam förordning ”om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen.”

Sverige är i princip positivt till att de tre luftfartsförordningar revideras. En mer detaljerad ståndpunkt kommer att utarbetas senare.

## 1.1 Innehåll

Kommissionens förslag till revision gäller de tre centrala förordningarna som vanligtvis brukar kallas det tredje luftfartspaketet, nämligen

1 Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ("licensieringsförordningen")

2. Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen ("marknadstillträdesförordningen")

3. Rådets förordning ((EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik ("prisförordningen").

I praktiken berörs särskilt

- Reglerna för operativa licenser och inhyrning av luftfartyg med besättning (s.k. wet lease)
- Förhållandet mellan den interna luftfartsmarknaden och tredjelandstrafik
- Reglerna för allmän trafikplikt
- Trafikdistributionsreglerna mellan flygplatser
- Prisförordningens regler om ingripande mot flygpriser

När det gäller de operativa licenserna skärps kraven för beviljande av dessa. Kraven på medlemsstaterna skärps när det gäller tillsyn av operativa licenser och på att återkalla sådana tillstånd när flygföretaget inte bedöms kunna uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden. Förslaget gör det lättare att överföra tillståndsgivning och tillsyn till gemenskapsnivå.

Reglerna för inhyrning av luftfartyg med besättning (wet lease) från tredje land skärps och föreslås bli mer restriktiva.

När det gäller allmän trafikplikt syftar förslaget till förenklad administration samtidigt som kommissionens roll stärks när det gäller att förhindra överdriven användning av allmän trafikplikt. En viktig sak är att en regel införs som reglerar hur man skall förfara vid avbrott i trafiken, något som nuvarande lagstiftning saknar. Koncessionstiden för allmän trafikplikt förlängs från tre till fyra eller fem år.

När det gäller tredjelandsrelationer begränsas förslaget till frågor som är direkt kopplade till det tredje luftfartspaketet. Tredjelandsbolags tillträde till den inre luftfartsmarknaden föreslås bli en fråga för gemenskapen.

När det gäller reglerna om fördelning av flygtrafik mellan flygplatser innebär förslaget att nuvarande system med särskilt inrättade flygplatssystem avskaffas. I stället får medlemsstaterna införa regler om trafikfördelning mellan flygplatser som betjänar samma stad eller storstadsregion. Nytt är att detta kräver godkännande av kommissionen. Nuvarande regel i marknadstillträdesförordningens artikel 9 om rätt för en medlemsstat att begränsa marknadstillträdet till en flygplats vid överbelastning eller av miljöskäl föreslås bli borttagen och ersättas av en betydligt mera restriktiv regel.

För flygpriser föreslås regler som syftar till öppnare och tydligare prisredovisning för kunderna. Bl.a. måste passagerarpriserna inkludera alla tillämpliga avgifter och skatter. Nuvarande rätt för medlemsstaterna att ingripa mot flygpriser föreslås bli avskaffade eftersom kommissionen menar att några skäl att bibehålla särskilda bestämmelser om reglering av passagerarpriser saknas. I stället hänvisar kommissionen till konkurrensreglerna.

## 1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Redan nuvarande EG-förordningar medför att stadganden i 7 kap luftfartslagen inte kan tillämpas när det gäller viss tillståndsgivning som rör EG-lufttrafikföretag. Förslaget innebär i denna del ingen ändring.

Förslaget innehåller vissa förslag som berör kompetensfördelningen mellan gemenskapsnivå och nationell nivå. Kommissionen föreslås få ökade möjligheter att överpröva nationellt fattade beslut.

Enligt förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på luftfartens område är Luftfartsstyrelsen behörig myndighet när uppgifter skall utföras enligt nu gällande EU-förordningar. Regeringen fattar dock beslut om införande av allmän trafikplikt medan Rikstrafiken ansvarar för upphandlingen och fattar de beslut som föranleds av denna såsom utseende av flygföretag som skall bedriva trafik med ensamrätt.

## 1.3 Budgetära konsekvenser

Inga budgetära konsekvenser förutses.

# 2 Ståndpunkter

## 2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige är i princip positivt till att en revision av de tre luftfartsförordningarna sker. En mer detaljerad ståndpunkt kommer att utarbetas senare.

Inte kända.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte remissbehandlats. Sedvanlig remissbehandling och/eller hearing för berörda intressenter kommer att ske.

# 3 Övrigt

## 3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Behandlingen av förslaget kommer sannolikt att inledas under det finländska ordförandeskapet.

## 3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 80, punkt 2, i fördraget; kvalificerad majoritet.

## 3.3 Fackuttryck/termer

Cabotage – inrikestrafik

Code- share – när ett flygföretag använder sin flybolagskod på en flygning som utförs av ett annat flygföretag vars kod normalt också används för att identifiera flygningen.

Seat-only – befordran på en sällskapsreseflygning (charterflygning) som endast omfattar transport men inget sällskapsresearrangemang (inkvartering mm).

Wet- lease – när ett flygföretag hyr in ett flygplan som opereras under uthyrarens drifttillstånd (AOC), normalt inhyrning av flygplan med besättning.