



## Förordning om marktjänster vid EU:s flygplatser

Näringsdepartementet

2012-01-03

### Dokumentbeteckning

KOM (2011) 824

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om marktjänster vid unionens flygplatser och upphävande av rådets direktiv 96/97/EG

SEK (2011) 1439

Fullständig konsekvensbedömning

SEK (2011) 1440

Sammanfattning av konsekvensbedömning

### Sammanfattning

Förslaget innebär bl.a. att rätten till egenhantering ("self-handling") blir helt fri och att minsta antalet tjänsteleverantörer vid de större flygplatserna ökas till tre. Ett system med ömsesidigt erkännande av godkännande av tjänsteleverantörer införs, liksom en rättslig separation av flygplatserna och deras marktjänstaktiviteter. Den längsta perioden för upphandling av marktjänster förlängs från sju till tio år. Kvalitetskrav för samtliga som utför marktjänster införs, liksom rapporteringskrav. Enligt förslaget införs obligatoriska minimikrav för personal som utför marktjänster.

Regeringen är allmänt positiv till att en revidering av regelverket för marktjänster genomförs, och att detta tar sig formen av en förordning.

## 1.1 Ärendets bakgrund

Rådet antog 1996 ett direktiv om marktjänster (direktiv 96/97/EG). Förslaget om en förordning, som ska ersätta direktivet, har sin bakgrund bl.a. i kommissionens vitbok: *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Det utgör också en del av det flygplatspaket, som identifierats som ett strategiskt initiativ i kommissionens arbetsprogram för 2011, i syfte att öppna möjligheterna för den inre marknaden att växa.

Kommissionens förslag presenterades den 1 december 2011.

## 1.2 Förslagets innehåll

1996 antog gemenskapen direktivet om marktjänster (96/97/EG), som utgjorde ett första steg mot en gradvis öppning och harmonisering av marknaden för marktjänster. Sedan dess har förutsättningarna för marktjänster förändrats dramatiskt. Mot bakgrund av den snabbt växande flygtrafiken och kapacitetsbegränsningar, har frågan om effektivitet och kvalitet på utförda tjänster fått ökad betydelse. Dessutom visar upprepade kriser att åtgärder behövs. Risk för terroristattacker kräver högre skyddsnivåer och allvarliga väderförhållanden illustrerar behovet av bättre koordinering av marktjänster vid flygplatserna.

Det är i princip två huvudproblem som kommissionen har identifierat med det nuvarande regelverket. Det handlar om att tillhandahållandet av marktjänster inte är tillräckligt effektivt på grund av hinder mot inträde och expansion på marknaden. Dessutom handlar det om att kvaliteten på utförda marktjänster inte följer med de ökade behoven när det gäller pålitlighet, flygsäkerhet, luftfartsskydd och miljö.

Det allmänna målet med förslaget är att förbättra effektiviteten och kvaliteten på marktjänsterna för användare (flygbolag) och slutanvändare (passagerare och fraktbolag) på EU:s flygplatser.

De specifika målen är följande:

1. Utöka valmöjligheterna för flygbolagen när det gäller val av lösningar.
2. Harmonisera och förtydliga nationella villkor för marknadstillträde
3. Garantera lika villkor vid flygplatsen för olika marktjänstbolag.
4. Öka koordineringen mellan marktjänstutövare vid flygplatsen.
5. Förtydliga det legala ramverket när det gäller utbildning och överföring av personal.

- Totalt öppnande av marknaden för egenhantering och en ökning av det minsta antalet tjänsteutövare från två till tre vid de större flygplatserna (mer än 5 miljoner årspassagerare). (Art. 6.)
- Vid de större flygplatserna krävs ett särskilt godkännande för att få utföra marktjänster och en särskild myndighet i varje medlemsstat ska utses för ändamålet. (Art. 16-25)
- Ett system med ömsesidigt erkännande av nationella godkännanden, med harmoniserade krav, genomförs. (Art. 26.)
- Bättre styrning av centraliserad infrastruktur, genom ett tydligt legalt ramverk för centraliserad infrastruktur och för de avgifter som tas ut av marktjänstutövarna och de flygbolag som egenhanterar. (Art. 27-28)
- Rättslig åtskillnad mellan flygplatser och deras marktjänstaktiviteter. Om en flygplats själv utför marktjänster, bör det säkras att dessa tjänster inte otillbörligt tillgodogör sig flygplatsledningens aktiviteter på flygplatsen. Förslaget uppmanar flygplatser att bedriva sina marktjänster i en separat juridisk person, skild från övrig verksamhet. (Art. 29)
- Förbättrat upphandlingsförfarande. Den nuvarande maximala upphandlingsperioden ökas från sju till tio år och urvalsproceduren innehåller fler detaljspecifikationer för att tillförsäkra att utvalda företag verkligen är de mest lämpade. (Art. 7-10)
- Tydligare regler för möjligheterna att lägga ut tjänster på underleverantörer. Denna möjlighet ökar flexibiliteten men kan ha påverkan på säkerheten. Den begränsas därför för flygplatser och egenhantering till fall av force majeure. (Art. 35)
- Den senaste tidens flygkriser orsakade av oväder visar på behovet av bättre koordinering av marktjänsterna på en flygplats. Problem på en flygplats har påverkan också på andra flygplatser i närverket. Flygplatsledningen ska ha ett ansvar för en ordentlig koordinering av marktjänsterna vid sin flygplats. (Art. 30)
- Minimikrav för kvalitetsstandards ska fastställas för alla marktjänstutövare. De ska dessutom åläggas rapporteringsskyldighet för sina tjänster. (Art. 32)

- Förslaget innehåller särskilda utbildningskrav för alla som utför marktjänster, för att säkerställa en god nivå på säkerhet och skydd. (Art. 34)
- Personalomsättningen inom området är hög och gynnas av upphandlingssystemet. Regler om övertagande av personal förtydligas därför. (Art.12)

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

Gällande svenska regler finns i lag (SFS 2000:150) om marktjänster på flygplatser och i förordning (SFS 2000:151) om marktjänster på flygplatser. En EU-förordning enligt förslaget innebär att det svenska regelverket måste ses över och upphävas helt eller delvis.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bedöms inte innefatta några konsekvenser för vare sig statsbudgeten eller EU:s budget.

Kommissionen har i sin konsekvensanalys (SEC(2011) 1439) jämfört fyra olika alternativa lösningar, liksom alternativet att behålla nuvarande reglering. De olika alternativen går olika långt när det gäller t.ex. marknadstillträde och godkännande av marktjänstutövare. Syftet med förslaget är bl.a. att utöka valmöjligheterna för flygbolagen, att harmonisera nationella krav, att tillse att marktjänstföretagen kan konkurrera på lika villkor och att förtydliga det legala ramverket när det gäller utbildning och överförande av personal. Enligt kommissionen är det endast det nu valda alternativet som fullt ut tillgodoser dessa mål och som dessutom säkrar en god balans mellan sociala och ekonomiska effekter.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar kommissionens initiativ till en översyn av regelverket för marktjänster och kommer att återkomma med detaljerade synpunkter.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget kommer att remitteras i Sverige före utgången av 2011.

# 3 Förslagets förutsättningar

## 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 100 i fördraget om EU:s funktionssätt. Beslut tas med kvalificerad majoritet inom rådet i medbestämmande med Europaparlamentet.

## 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Syftet med förslaget kan inte uppnås av medlemsstaterna eftersom flygbolag agerar på en enda gemensam marknad och marktjänstutövarna agerar också på en europeisk eller internationell marknad. Varje individuell åtgärd från en medlemsstat skulle kunna störa den inre marknadens funktion. EU-regler om marktjänster utgör en väsentlig del av den inre luftfartsmarknaden och dessa tjänster har en nyckelfunktion i luftfartskedjan. Förslaget är därför i enlighet med subsidiaritetsprincipen.

De tillkommande bördorna för tjänsteutövare och nationella myndigheter avser de tillkommande kraven för att förbättra effektiviteten och kvaliteten på marktjänsterna. Bland annat detta gör att förslaget är i överensstämmelse med proportionalitetsprincipen.

Regeringen delar kommissionens bedömning i dessa delar.

# 4 Övrigt

## 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att remitteras i Sverige. Första behandling i rådet (rådsarbetsgruppen för luftfart) beräknas ske i mitten av januari 2012.

## 4.2 Fackuttryck/termer

*Marktjänster* – alla luftfartsrelaterade tjänster som utförs på marken vid en flygplats och för enskilda flygbolag. Det handlar t.ex. om incheckning av

passagerare och bagage, underhåll av flygplan, tankning, städning av flygplan, marktransport, cateringtjänster och bagagehantering.

2011/12:FPM73

*Egenhantering* – en situation där en användare av en flygplats skaffar sig marktjänster utan att ingå något avtal om detta med tredje man.

*Centraliserad infrastruktur* – särskilda anordningar vid en flygplats som – av tekniska, miljö-, kostnads- eller kapacitetsskäl – inte kan delas upp eller dupliceras och vars tillgänglighet är väsentlig och nödvändig för att utföra marktjänster.