



Direktiv om avgifter för luftfartsskydd

Näringsdepartementet

2009-06-22

Dokumentbeteckning

KOM (2009) 217

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om avgifter för luftfartsskydd

SEC (2009) 615

Fullständig konsekvensbedömning

SEC (2009) 616

Sammanfattning av konsekvensbedömning

Sammanfattning

Förslaget definierar ett antal grundläggande principer som ska iakttas av flygplatshållarna när skyddsavgifterna sätts:

Icke-diskriminering – avgiftssystemen ska inte diskriminera mellan flygbolag eller passagerare

Konsultationer – det är nödvändigt med en dialog mellan flygplatserna och flygbolagen när avgiftssystemet ändras och när nivåerna på avgifterna fastställs.

Transparens – viss information måste ges av flygplatshållaren till flygbolagen för att göra konsultationen meningsfull. Direktivförslaget anger därför vilken information som regelmässigt ska ges. Flygbolagen, å sin sida, ska informera bl.a. om sina trafikprognoser. De ska också ha rätt att få kännedom om skyddsåtgärder som går längre än vad gemenskapsrätten föreskriver.

Kostnadsbaserad – intäkter från avgifterna ska bara användas för att täcka skyddskostnader.

Övervakande myndighet – en ansvarig myndighet i varje medlemsstat, som tillser att direktivet efterlevs av berörda parter, behövs.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

För närvarande regleras frågan om systemen för luftfartsskyddsavgifter på nationell nivå och är inte alltid transparenta för användarna. Det sker ingen systematisk konsultation vid alla EU:s flygplatser innan avgifter sätts eller ett avgiftssystem ändras. Det finns heller inga gällande bestämmelser inom detta område.

1.2 Förslagets innehåll

Luftfartsskyddet vid europeiska flygplatser är huvudsakligen en statsangelägenhet. Varje medlemsstat beslutar själv om metoderna för att finansiera luftfartsskyddet. Förslaget till direktiv ska säkerställa ett effektivt informationsflöde mellan flygplatserna och flygbolagen och att avgifterna är kostnadsbaserade. En oberoende myndighet i varje medlemsstat ska tillse att direktivet tillämpas effektivt och enhetligt.

Direktivet gäller på varje flygplats på det territorium som fördraget omfattar

I direktivförslaget slås principen om icke-diskriminering mellan flygplatser eller flygpassagerare fast liksom att det vid varje flygplats ska finnas en obligatorisk och regelbunden procedur för konsultationer mellan flygplats och flygbolag, om bl.a. nivån på avgifterna. Beslut om avgiftssystem och nivåer ska publiceras.

Flygplatshållaren ska varje år informera flygbolagen om på vilka grunder avgiftsnivåerna har fastställts och dessutom ange bl.a. vilka tjänster som erhålls mot avgiften, hur avgiften har beräknats, intäkterna från avgifterna, antalet anställda som avgiften avser och prognoser för nivån på avgifterna. Flygbolagen ska informera om trafikprognoser, prognoser avseende sammansättningen av sina flottor och deras behov vid berörd flygplats.

Innan strängare åtgärder vidtas enligt art. 6 i förordning 300/2008, ska medlemsstaterna göra en konsekvensbedömning när det gäller effekterna av avgiftsnivåerna.

Avgifter för luftfartsskydd ska användas enbart för att täcka skyddskostnader.

2008/09:FPM132

En oberoende nationell myndighet ska inrättas för att tillse att direktivet tillämpas korrekt. Myndigheten ska årligen publicera en rapport om sina aktiviteter.

Senast efter fyra år ska kommissionen rapportera till parlamentet och rådet om hur direktivet har fungerat.

Direktivet träder i kraft 20 dagar efter publicering i EGT.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Transportstyrelsen sätter avgifterna för luftfartsskyddet, baserat på information och prognoser från flygplatserna. Avgifterna betalas av passagerarna på flygbiljetten och fördelas därefter av myndigheten enligt ett särskilt utjämningsystem – avgiften per passagerare är lika hög oavsett från vilken flygplats resenären avreser. Det är angeläget att detta utjämningsystem kan bibehållas.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Inga eller eventuellt marginella statsfinansiella konsekvenser förutses av förslaget. Inte heller EU:s budget förutses påverkas.

Enligt kommissionens *konsekvensanalys* har kostnaderna för luftfartsskydd ökat kraftigt under senare år. Dessa kostnader tas till mer än 90 % ut av passagerare och flygbolag. Flygbolagen försöker minimera sina kostnader genom att försöka påverka strukturen för avgifterna och förhandla fram lägre avgifter per passagerare, vilket dock bara de större flygbolagen maktar med.

Eftersom luftfartsskydd är en statsangelägenhet, får inte skyddsavgifterna vara föremål för kommersiella beslut mellan en flygplats och ett flygbolag.

Huvudsyftet är att avgifterna inte diskriminerar bland flygbolag eller passagerare inom gemenskapen. Dessutom ska avgifterna inte generera vinster.

Kommissionen har undersökt fyra alternativa lösningar. Alternativ 1 innebär att inga åtgärder vidtas, vilket leder till diskriminering. Alternativ 2 innebär självreglering, baserad på vissa ICAO-principer. Alternativ 3 gör ICAO-principerna bindande genom ett direktiv, med möjlighet för flygbolagen att överklaga en flygplats' beslut. Detta ökar transparensen och beräknas minska kostnaderna med 10 %. Det fjärde alternativet innebär att medlemsstaterna fullt ut finansierar luftfartsskyddet. Därmed skulle avgifterna försvinna.

Detta skulle dock motverka en effektivisering eftersom det skulle saknas motivation för de som tillhandahåller skyddet att kontrollera kostnaderna. Det skulle sannolikt också möta stort motstånd i rådet.

Analysen konkluderar att alternativ 3 bäst möter de risker som finns. Den administrativa bördan för medlemsstaterna och de ökade affärskostnaderna är försumbara eftersom detta förslag bygger på gällande praxis och strukturer etablerade genom direktivet om flygplatsavgifter.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen har inga erinringar mot de principer som ligger bakom förslaget. Det är, med hänsyn främst till de mindre flygplatserna, angeläget att det svenska utjämningsystemet kan bibehållas i någon form. På de flygplatser som är upplåtna för både militär och civil trafik kommer direktivet bara att tillämpas på den civila trafiken. En mer utvecklad ståndpunkt kommer att sammanställas efter remissbehandlingen.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

F. n. okända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

F.n. okända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissbehandling pågår.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 80.2 i fördraget. Beslut antas med kvalificerad majoritet i medbestämmande med Europaparlamentet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Enligt kommissionen följer förslaget *subsidiaritetsprincipen*, bl.a. eftersom syftet med förslaget inte i godtagbar utsträckning kan uppnås av varje medlemsstat – avgiftssystem och fastställande av avgiftsnivåer vid flygplatser är inte enhetligt reglerat i EU. Olika avgiftssystem gäller i

medlemsstaterna. Detta innebär olika förutsättningar för såväl flygplatser som flygbolag. Förslaget säkerställer ”fair play” bland aktörerna på marknaden och att avgiftssättningen sker utifrån likartade principer. Förslaget innebär inte krav på ett visst avgiftssystem; utformandet av detta överlätes till medlemsstaterna.

Proportionalitetsprincipen tillgodoses genom att ramverket för avgifterna fastsätts på nationell nivå och bevarar möjligheten för flygplatserna att bestämma sina egna avgifter. Förslaget garanterar att brukarna får mer information om avgifterna.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Remissbehandling av förslaget har påbörjats. Det är f.n. oklart när behandling i rådsarbetsgruppen kan påbörjas, men det blir högst sannolikt en uppgift för det svenska ordförandeskapet. Det är också oklart om ärendet hinner slutbehandlas under andra halvåret 2009.

4.2 Fackuttryck/termer

ICAO – International Civil Aviation Organization (FN:s organ för civil luftfart)