

U 48/2009 rd

**Statsrådets skrivelse till Riksdagen om ett förslag till
Europaparlamentets och rådets direktiv (*direktivet om
avgifter för luftfartsskydd*)**

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska gemenskapernas kommissions förslag av den 11 maj 2009 till ett direktiv av Europaparlamentet och rådet om avgifter för luftfartsskydd samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 18 juni 2009

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

Regeringsråd Minna Kivimäki

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2000/0882

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM AVGIFTER FÖR LUFTFARTSSKYDD; KOM (2009) 217 SLUTLIG**1 Allmänt**

Europeiska gemenskapernas kommission lade den 11 maj 2009 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om avgifter för luftfartsskydd. Rättslig grund för förslaget är artikel 80.2 i EG-fördraget. Förslaget behandlas i medbeslutandeförfarande enligt artikel 251.

Bestämmelser om säkerhetsåtgärder finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. För närvarande regleras kostnaderna för luftfartsskyddet på nationell nivå och enligt kommissionen de olika systemen är inte alltid transparenta för användarna. Samråd sker inte systematiskt med användarna vid alla flygplatser inom EU innan avgifter fastställs eller avgiftssystem ändras. I de olika medlemsländerna finansieras dessa kostnader på olika sätt, exempelvis med skatter, tilläggsavgifter, avgifter för luftfartsskydd och i viss utsträckning med statliga bidrag. Det finns således inga enhetliga principer när det gäller att fastställa avgifter för luftfartsskydd och metoder för uträkning av avgifterna.

För det praktiska genomförandet när det gäller säkerhetsarrangemang på flygplatser i Finland ansvarar flygplatsens ledningsenhet, i praktiken oftast Luftfartsverket Finavia. Den avgift för luftfartsskydd som Luftfartsverket Finavia tar ut hos flygbolagen är i dagens läge 4,51 euro per passagerare. Avgiftens storlek på Finavias flygplatser understiger den genomsnittliga nivån i Europa, och de uppburna avgifterna har endast omfattat kostnader för säkerhetskontrollverksamheten.

2 Det huvudsakliga innehållet i förslaget till direktiv

I förslaget till direktiv fastställs ett antal grundläggande principer som flygplatsoperatörerna ska följa när de fastställer sina avgif-

ter för luftfartsskydd. Dessa är icke-diskriminering, insyn och kostnadssamband. Dessutom måste flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna föra en dialog om de avgiftssystem för luftfartsskydd som tillämpas på en flygplats, inte bara när systemet ändras utan också när nivåerna fastställs för de olika avgifterna för luftfartsskydd. Enligt förslaget ska varje medlemsstat inrätta en oberoende tillsynsmyndighet som ska övervaka att bestämmelserna tillämpas på ett korrekt sätt.

Enligt artikel 1 i förslaget ska direktivet tillämpas på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i EG-fördraget.

Enligt artikel 3 i direktivförslaget får avgifterna för luftfartsskydd inte medföra diskriminering av flygplatsanvändare eller flygpas-sagerare.

Artikel 4 i förslaget förpliktar flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna, i praktiken flygbolagen och fraktbolagen, till samråd minst en gång per år för att hantera systemet för luftfartsskydd och nivån på dessa avgifter. Flygplatsens ledningsenhet förpliktas att informera om ändringar i avgifterna och orsakerna till dessa senast fyra månader innan ändringen träder i kraft och att hålla samråd med flygplatsanvändarna om de föreslagna ändringarna och att beakta dessa synpunkter innan beslut fattas.

Syftet med artikel 5 i direktivförslaget är att säkerställa en inbördes insyn för parterna så att en dialog är möjlig. Flygplatsens ledningsenhet ska årligen ge detaljerade uppgifter om nivån på avgifterna för luftfartsskydd och de faktorer som inverkar på den. Användarna förutsätts ge flygplatsens ledningsenhet prognoser om bl.a. trafikmängder och användningen av flottan.

Enligt artikel 6 i direktivförslaget ska medlemsstaterna innan de vidtar strängare åtgärder i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr

300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten genomföra en konsekvensanalys avseende konsekvenserna av nivån på avgifterna för luftfartsskydd. Medlemsstaterna ska informera kommissionen och samråda med flygplatsanvändarna om resultatet av konsekvensanalyserna.

I artikel 7 i förslaget förutsätts att det finns ett kostnadssamband i fråga om avgifterna för luftfartsskydd. De kostnader som förädlas av säkerhetskontrollerna ska fastställas i enlighet med allmänt vedertagna redovisnings- och värderingsregler. Medlemsstaterna ska dock se till att särskild hänsyn tas till kostnader för lokaler och hjälpmedel samt utgifter för personal och även eventuella bidrag och subventioner som beviljats av myndigheterna för luftfartsskyddsändamål.

Enligt artikel 8 i direktivförslaget förutsätts att medlemsstaterna utser eller inrättar en myndighet med uppgift att övervaka tillämpningen av direktivet. Denna myndighet kan vara den samma som medlemsstaten har utsett i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter. Tillsynsmyndigheten ska vara självständig, oberoende och strukturellt åtskild från dels flygplatsens ledningsenhet, dels flygplatsanvändarna, i praktiken flygbolagen. Tillsynsmyndigheten fungerar som ett organ för tvistlösning i situationer då meningsskiljaktigheter uppstår. Tillsynsmyndighetens kontaktinformation, uppgifter och ansvarsområden samt åtgärder som har genomförts för att garantera oberoendet ska anmälas till kommissionen.

3 Behandlingen av förslaget inom EU

Behandlingen av direktivförslaget inleds sannolikt under Sveriges ordförandeskapsperiod.

4 Konsekvenser för den nationella lagstiftningen

Direktivförslaget innehåller bestämmelser vilkas genomförande kräver lagstiftning. Gällande luftfartslag (1242/2005) innehåller inga särskilda bestämmelser om kostnaderna för säkerhetskontroller. Det föreslås att den

ekonomiska regleringen av avgifter för luftfartsskydd och därtill hörande förfaranden ska ingå i luftfartslagen (1242/2005) eller i en eventuell separat lag.

5 Det föreslagna direktivets konsekvenser

Finland har inte tidigare haft något ekonomiskt regleringssystem för avgifter för luftfartsskydd. De uppgifter som hänför sig till tillsynsmyndighetens tillsyns- och besvärsförfaranden är nya myndighetsuppgifter som sannolikt kommer att hänvisas till det nya trafiksäkerhetsverket som ska inrättas.

Flygplatsens ledningsenhet och flygbolagen orsakas kostnader av de informations-skyldigheter som direktivet förutsätter samt samråd och eventuella förfaranden för tvistlösning. Dessa kostnader slås i sista hand ut på passagerarna.

Enligt kommissionens egen bedömning kan de avgifter för luftfartsskydd som följer av förpliktelsen till insyn enligt direktivet komma att sjunka med ca 10 procent på EU-nivå.

6 Samråd med berörda parter

Utlåtande om direktivförslaget begärdes av finansministeriet, Luftfartsverket Finavia, Luftfartsförvaltningen, de största finländska flygbolagen och Finlands Speditörförbund rf. Man har eftersträvat att beakta synpunkterna i remissyttrandena i samband med beredningen av statsrådets ståndpunkt.

7 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet förhåller sig i princip positivt till direktivförslaget. Statsrådet understöder att principerna för insyn och informationsutbyte samt principerna för icke-diskriminering och kostnadssamband mellan aktörerna förtydligas i samband med att avgifterna för luftfartsskydd fastställs.

Statsrådet fäster dock uppmärksamhet vid att det föreslagna tillämpningsområdet för direktivet är synnerligen brett. Nätverksprincipen bör beaktas även i detta direktiv, liksom i direktivet 2009/12/EG om flygplatsavgifter, som gör det möjligt att införa ett enhetligt avgiftssystem inom flygplatsnätverket.

Enligt statsrådets uppfattning bör befogenheterna för den självständiga och oberoende tillsynsmyndighet som ska övervaka tillämpningen av direktivet och avgöra tvister som hänför sig till det fastställs så tydligt som möjligt. Aktörerna bör ha rätt att överklaga tillsynsmyndighetens bindande avgöranden i

enlighet med principerna för det nationella rättssystemet, såsom också föreskrivs i direktivet om flygplatsavgifter. Statsrådet anser att det inte är ändamålsenligt att inrätta en ny tillsynsmyndighet i Finland utan att en redan verksam myndighet bör utses för uppgiften.