

[PDF udgave \(121 KB\)](#)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EUK	2. februar 2004

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 6. februar 2004 –
dagsordenspunkt rådsmøde (økonomi- og finansministre) den 10. februar 2004
– vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets supplerende notat vedrørende
dagsordenspunkt 5.

Kommissionens forslag til forordning om ophævelse af forordning (EØF) nr. 3975/87 og om ændring af forordning (EØF) nr. 3976/87 og forordning (EF) nr. 1/2003 med hensyn til flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande (KOM(2003) 91 endelig)

Resumé

Forslaget har til formål at ophæve de bestemmelser i Fællesskabsretten, som forhindrer Kommissionen i at anvende konkurrencereglerne på luftfart mellem lufthavne i Fællesskabet og tredjelande. Forslaget har ikke konsekvenser for gældende dansk ret.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har fremsat et forslag (KOM(2003) 91 endelig) til forordning om ophævelse af forordning (EØF) nr. 3975/87 og om ændring af forordning (EØF) nr. 3976/87 og forordning (EF) nr. 1/2003 med hensyn til flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande. Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktatens artikel 83, og skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal på forslag fra Kommissionen og efter høring af Europa-Parlamentet.

Ved forslaget ønsker Kommissionen at sikre ens håndhævelse af konkurrenceregler for luftfart internt i Fællesskabet og luftfart til og fra Fællesskabet. Det skyldes blandt andet, at internationale alliancer mellem flyselskaber er blevet stadig vigtigere og har stor indflydelse på luftfarten også internt i Fællesskabet.

Desuden har Domstolen i sin afgørelse i ”open skies”-sagerne¹ fastslået, at medlemsstaterne handlede ulovligt ved at indgå bilaterale aftaler, der indebærer forskelsbehandling mellem Fællesskabets luftfartsselskaber på grundlag af deres ejeres nationalitet. Herefter er medlemsstaterne forpligtede til at åbne deres trafik til tredjelande for selskaber fra andre medlemsstater, ligesom det gælder for flytrafik mellem medlemsstater. Rettighederne til at flyve mellem Fællesskabet og tredjelande er således ikke længere opdelt efter nationale grænser. Som opfølgning på Domstolens dom har Kommissionen foreslået en ”pakke” om eksterne relationer, som forventes at føre til betydelige ændringer i det eksisterende bilaterale aftalesystem på luftfartsområdet. Kommissionen har allerede fået mandat til at forhandle en fællesskabsaftale med USA. Kommissionen har desuden foreslået, at den får mandat til at forhandle med tredjelande om blandt andet at ændre nationalitetsklausuler i de bilaterale aftaler.

at Kommissionen ved behandlingen af konkurrencesager om flytrafik mellem EU og tredjelande skal tage hensyn til eksisterende lovlige bilaterale aftaler mellem medlemsstater og tredjelande om luftfartsrettigheder.

Kommissionen anser det for nødvendigt, at den har de samme beføjelser, når den skal behandle samarbejdsaftaler mellem et luftfartsselskab i Fællesskabet og et selskab i et tredjeland, som den har, når den skal behandle samarbejder mellem luftfartsselskaber indenfor Fællesskabet. Det medfører også, at Kommissionens adgang til at udstede gruppefritagelsesforordninger på luftfartsområdet skal udvides til også at gælde trafik mellem Fællesskabet og tredjelande.

På nuværende tidspunkt gælder procedurebestemmelserne i Fællesskabsretten kun for flytrafik mellem lufthavne i Fællesskabet. For flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande har Kommissionen kun begrænsede beføjelser til at håndhæve konkurrencereglerne for eksempel gennem undersøgelser, påbud om at bringe overtrædelser til ophør og pålæggelse af forpligtelser og bøder.

Efter artikel 32 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82 ("procedureforordningen"), er der kun tre områder, som procedurereglerne i forordningen ikke finder anvendelse på: International trampfart, søtransport udelukkende mellem havne i en og samme medlemsstat samt lufttransport mellem Fællesskabets lufthavne og tredjelande.

Af procedureforordningens artikel 43, stk. 2, fremgår det, at Rådets forordning nr. 141 om ikke-anvendelse af Rådets forordning nr. 17 på transportsektoren, ophæves ved ikrafttrædelsen af procedureforordningen den 1. maj 2004. Det betyder, at de almindelige regler i procedureforordningen også gælder for transportområdet.

Det fremgår endvidere af procedureforordningens artikel 39, at artikel 3-19 (undtagen artikel 6, stk. 3) i forordning (EØF) nr. 3975/87, som indeholder procedureregler for Kommissionens anvendelse af konkurrenceretten på luftfartsområdet, ligeledes ophæves ved ikrafttrædelsen af procedureforordningen. Af materielle regler indeholder forordning 3975/87 herefter kun bestemmelser om, at forordningen kun finder anvendelse på luftfart mellem lufthavne i medlemsstaterne (artikel 1, stk. 2), undtagelser for så vidt angår visse tekniske aftaler (artikel 2) samt en overgangsregel om løbende aftaler om fritagelse (artikel 6, stk. 3).

Bestemmelsen i artikel 1, stk. 2, i forordning 3975/87 blev i princippet overflødig ved ikrafttrædelsen af procedureforordningen, da det fremgår af dennes artikel 32, c), at forordningen ikke finder anvendelse på lufttransport mellem Fællesskabets lufthavne og tredjelande. Ved gennemførelsen af Kommissionens forslag om ophævelse af bestemmelsen i artikel 32, c) i procedureforordningen vil bestemmelsen i artikel 1, stk. 2, i forordning 3975/87

skulle ophæves for ikke at være i strid med procedureforordningen.

For så vidt angår undtagelsen for visse tekniske aftaler i artikel 2 i forordning 3975/87, så eksisterer der ifølge Kommissionen nu så meget praksis på området, at bestemmelsen ikke længere er nødvendig.

Overgangsbestemmelsen i artikel 6, stk. 3, i forordning 3975/87, skal dog fortsat gælde som en overgangsordning for beslutninger om individuel fritagelse efter artikel 81, stk. 3, som vedtages inden 1. maj 2004, og indtil disse beslutningers gyldighedsperiode udløber.

Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87 giver Kommissionen mulighed for at udstede gruppefritagelser på luftfartsområdet. Af forordningens artikel 1, fremgår det, at forordningen kun finder anvendelse på international luftfart mellem lufthavne i Fællesskabet. Hvis Kommissionen skal have mulighed for at anvende konkurrencereglerne for så vidt angår luftfart mellem Fællesskabet og tredjelande, skal muligheden for at udstede gruppefritagelser tilsvarende udvides. Kommissionen foreslår derfor, at forordningens artikel 1 formuleres således: **des: "Denne forordning finder anvendelse på international luftfart."**

Kommissionen i øjeblikket i gang med at udarbejde lignende forslag til en revision af procedurereglerne på søfartsområdet.

Europa-Parlamentets holdning

Efter proceduren i Traktatens artikel 83 skal Europa-Parlamentet høres, inden Rådet træffer endelig beslutning.

Europa-Parlamentet har foreslået **3. at en teknisk ændring i forhold til Kommissionens oprindelige forslag, hvilket Kommissionen har efterkommet i det endelige forslag. Europa-Parlamentet 4. er i øvrigt enig i forslaget's substans.**

Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Det er regeringens opfattelse, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og **5. proportionalitetsprincippet.**

Gældende dansk ret

Der eksisterer ingen specifikke regler på området ud over de almindelige regler i

konkurrenceloven, lovbekendtgørelse nr. 539 af 28. juni 2002.

Høring

Forslaget har været i høring hos Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Bryggeriforeningen, Cimber Air A/S, Maersk Air A/S, Star Air A/S, MyTravel Airways A/S, SAS, Sterling European Kommanditselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, Aalborg Lufthavn, Dansam, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Danmarks Rederiforening, Dansk Handel og Service, Dansk Industri, HTS Interesseorganisationen, Forsikring og

Følgende interesseorganisationer og virksomheder har bemærkninger til forslaget:

Advokatrådet mener, at den foreslåede forordning kommer for tidligt. Advokatrådet anbefaler således, at forordningen afventer, at der sker afklaring af, om – og i bekræftende fald i hvilket omfang – Kommissionen har forhandlingsmandat overfor tredjelande.

Advokatrådet støtter generelt, at der kommer til at gælde de samme regler for trafik mellem medlemslande og tredjelande, som der gælder for trafik medlemslandene imellem. Advokatrådet har dog generelle forbehold overfor de retssikkerhedsmæssige aspekter af Kommissionens beføjelser til for eksempel at foretage ”dawn raids” uden retlig prøvning af mistanke.

SAS mener, at Kommissionens forslag bør kædes sammen med spørgsmålet om Fællesskabets luftfartsrelationer med tredjelande. SAS mener derfor ikke, at forslaget om procedureregler kan behandles isoleret.

Efter EU's konkurrenceregler er bilateral priskoordination for eksempel forbudt. Men de eksisterende bilaterale aftaler forudsætter typisk, at der faktisk sker bilateral koordination. SAS stiller således grundlæggende spørgsmålstejn ved, om Danmark fortsat kan have aftaler, som strider imod EU's konkurrenceregler.

I det omfang, at aftaler om luftfartsrettigheder i forhold til tredjelande for fremtiden skal indgås på fællesskabsniveau, mener SAS ikke, at der kan være tvivl om, at EU's konkurrenceregler også skal gælde for disse markeder. SAS foreslår i den forbindelse, at en mulig løsning kan være, at EU's konkurrenceregler successivt udstrækkes til tredjelande i takt med, at Fællesskabet indgår luftfartsaftaler med disse. En anden løsning kunne ifølge SAS være, at der i konkurrencereglerne indføres en gruppefritagelse for de

5

traditionelle bilaterale luftfartsaftaler.

Maersk Air A/S kan umiddelbart tilslutte sig, at konkurrencereglerne udvides til også at omfatte trafik til tredjelande. Maersk Air mener dog, at forslaget bør afvente og kædes sammen med Parlamentets og Rådets behandling af Kommissionens meddelelse af 26. februar 2003 (KOM(2003) 94 endelig) vedr. relationerne mellem Fællesskabet og tredjelande på luftfartens område.

Maersk Air kan i øvrigt tilslutte sig, at Kommissionen snarest muligt meddeles mandat til forhandling af luftfartsrettigheder med tredjelande. Maersk Air mener, at anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler også for ruter til tredjelande er logisk og nødvendig. I den forbindelse bør Kommis**6. sionen tilstræbe en harmoniseret eller i det mindste parallel** anvendelse af begge parter (Fællesskabets og det berørte tredjelds) konkurrenc**7. eregler for at tilsikre en ”level playing field”.**

Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser
Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Fo

6

Forslaget skønnes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat om Kommissionens forslag blev oversendt til Europaudvalget den 24. juli 2003.

1 Domstolens domme i sagerne C-466-469/98, C-471-472/98 og C-475-476/98, Kommissionen mod Det Forenede Kongerige, Danmark, Sverige, Finland, Belgien, Luxembourg, Østrig og Tyskland. Sagen blev rejst, fordi Kommissionen anså de bilaterale aftaler for stridende mod Traktatens regler om tjenesteydelseernes fri bevægelighed.

