

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 22 . september 2006  
J. nr. 222-40

EU- og Luftfartskontoret

Thorild Saxe  
Telefon 33 92 43 23  
ts@trm.dk

## **Grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet (omarbejdet), KOM(2006) 396 endelig, (revision af "3. luftfartspakke")**

*Resumé: De tre forordninger i den "tredje luftfartspakke" fra 1992 er grundlaget for det indre marked for luftfart. Forskelle i medlemsstaternes anvendelse og fortolkning af de tre forordninger gør det ifølge Kommissionen nødvendigt at revidere og tydeliggøre regelsættet med henblik på at øge markedets effektivitet gennem mere lige konkurrencevilkår, styrke luftfartssikkerheden og sikre, at passagererne får det fulde udbytte af det indre marked. Derfor foreslår Kommissionen, at der i forbindelse med en sammenskrivning af de tre forordninger sker en stramning af reglerne for licens til luftfartsselskaber, leasing af luftfartøjer og forpligtelse til offentlig tjeneste. Desuden fjernes resterende muligheder for national forskelsbehandling i forbindelse med ruter til tredjelande, og endelig skal billetpriserne være mere gennemskuelige for passagererne.*

### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget er vedtaget af Kommissionen den 18. juli 2006. Det er fremsat under henvisning til traktaten, særligt artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i traktatens artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form, vil det erstatte de hidtil gældende regler i Rådets tre forordninger (EØF) af 23. juli 1992: Nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for fællesskabet og nr. 2409/92 om billetpriser og rater inden for luftfart – også kendt som den "tredje luftfartspakke". Det er hensigten at samle de tre forordninger i én tekst, idet forældede dele af det eksisterende regelsæt samtidig fjernes.

Forslagets hovedelementer er følgende:

De tre forordninger i den tredje luftfartspakke, der er grundlaget for det indre marked for luftfart, har gennem de sidste 14 år ifølge Kommissionen bidraget



til at gøre luftfartstransporten billigere og mere effektiv i Europa. Men forskelle i medlemsstaternes anvendelse og fortolkning af de tre forordninger gør det nødvendigt at revidere og tydeliggøre regelsættet med henblik på at øge markedets effektivitet gennem mere lige konkurrencevilkår, styrke luftfartssikkerheden og sikre, at passagererne får det fulde udbytte af det indre marked.

Forskellene i brugen af den tredje luftfartspakke har givet sig udslag i tre overordnede problemstillinger:

- Ulige konkurrencevilkår: Uensartet anvendelse af licenskravene, forskelsbehandling på grundlag af EU-luftfartsselskabernes nationalitet og forskelsbehandling i forbindelse med ruter til tredjelande.
- Inkonsekvent anvendelse af reglerne for leasing af tredjelandes luftfartøjer med besætning, hvilket medfører konkurrenceforvridning og konsekvenser for arbejdsmarkedet.
- Manglende gennemsækelighed vedr. billetpriser og fragtrater: Forbrugerne opnår ikke fuld udnyttelse af det indre marked og diskrimineres på grundlag af bopælsland.

For at håndtere disse problemstillinger foreslår Kommissionen bl.a. følgende:

Der strammes op på betingelserne for at udstede og tilbagekalde en licens til et luftfartsselskab ved at stille strengere krav angående oplysninger, der skal forelægges af selskaberne, og fastsætte strengere bestemmelser om forelægelse og godkendelse af regnskaber samt sikre mere regelmæssig kontrol af, om især ny-startede selskaber opfylder licensvilkårene. Der indføres desuden en enklere procedure for tilbagekaldelse af licenser, og Kommissionens beføjelser til at tilbagekalde licenser styrkes. Der åbnes mulighed for på et senere tidspunkt at give Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) øget kompetence på licensområdet. Endelig foreslås det, at luftfartsselskaber kan vælge mellem at lade deres fly registrere i den licensudstedende medlemsstat eller i en anden medlemsstat.

Der strammes op på kravene angående leasing af luftfartøjer. Leasing af fly med besætning ("wet-leasing") giver EU-selskaberne en væsentlig fleksibilitet, men regler og praksis for leasing er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, og anvendelsen af de nugældende bestemmelser giver anledning til arbejdsmarkedsmæssige og sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Det foreslås derfor bl.a., at det ved leasing skal sikres, at sikkerhedsstandarder svarende til Fællesskabets sikkerhedskrav er opfyldt, og leasing i tredjelande tillades kun i undtagelsestilfælde og kun i korte perioder.

Reglerne for forpligtelse til offentlig tjeneste (PSO) revideres og tydeliggøres for at lette den administrative byrde, undgå overdreven brug af PSO og øge kon-



kurrencen i udbudsprocedurene. Kommissionen skal i hvert enkelt tilfælde kunne kræve forelæggelse af en økonomisk rapport fra myndigheden med en redegørelse for baggrunden for en given PSO, og en forpligtelse skal vurderes særligt nøje, hvis der allerede findes en togforbindelse med en rejsetid på under tre timer. Den højst tilladte koncessionsperiode udvides fra tre til fire/fem år. Der indføres bl.a. en hasteprocedure for at imødegå pludselige afbrydelser på PSO-ruter. Eventuel økonomisk compensation, der i henhold til forordningen udbetales til et luftfartsselskab i forbindelse med PSO, vil være forenelig med statsstøttere reglerne.

Forslaget berører kun forbindelserne til tredjelande i det omfang, der er en direkte sammenhæng med bestemmelserne i den tredje pakke. Fællesskabet får således til opgave at forhandle med tredjelande om deres luftfartsselskabers trafikrettigheder internt i Fællesskabet, og eventuelle eksisterende begrænsninger i EU-luftfartsselskabers muligheder for anvendelse af såkaldt code-sharing og national forskelsbehandling i forbindelse med prisfastsættelse på ruter mellem EU og tredjelande ophæves.

De gældende regler for medlemsstaternes mulighed for fordeling af trafik mellem lufthavne tydeliggøres således, at der skal kunne indføres regler for fordeling af trafikken mellem lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, med Kommissionens forudgående godkendelse. Der bør være en passende transportinfrastruktur i forbindelse med de pågældende lufthavne. Reglerne udformes med henblik på at undgå misbrug i form af diskriminering mellem luftfartsselskaber.

Endelig skal billetpriserne gøres mere gennemskuelige for passagererne, idet de skal omfatte alle skatter, afgifter og gebyrer, og der må ikke forskelsbehandles på grundlag af passagerens bopæl eller nationalitet inden for Fællesskabet, ligesom luftfartsselskabet ikke må forskelsbehandle på grundlag af rejseagenters etableringssted. De eksisterende beskyttelsesforanstaltninger til regulering af flybilletpriser afskaffes.

## **2. Gældende dansk ret og konsekvenserne herfor**

Gældende ret er Rådets tre forordninger (EØF) af 23. juli 1992: Nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for fællesskabet og nr. 2409/92 om billetpriser og rater inden for luftfart – også kendt som den tredje luftfartspakke.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder:



Airport Coordination Denmark, AOPA Denmark, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air, Danish Airline Pilots Association (DALPA), Danish Air Transport, Danish Business Travel Association, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Danske Pilotorganisationers Samråd, De Samvirkende Invalideorganisationer, Erhvervsflyvningens Sammenlutning, Flyvebranchens Personaleunion, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RiD), HTS-A, HTS-I, Kongelig Dansk Aeroklub, Københavns Lufthavne, MyTravel Airways, North Flying, Novia, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, Star Air, Sterling Airlines, Sun-Air of Scandinavia, 3F.

Der vil blive fremsendt supplerende grundnotat efter høringsfristens udløb.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser**

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser.

Hvad angår samfundsøkonomien kan forslaget forventes at øge konkurrencen og skabe mere lige konkurrencevilkår mellem luftfartsselskaberne, men deres driftsomkostninger vil muligvis stige en smule som følge af strengere licensvilkår. Det er vanskeligt at vurdere betydningen heraf for billetpriserne, men de vil blive mere gennemskuelige for forbrugerne, der samtidig vil have en lavere risiko for konkurs hos luftfartsselskaberne. Det skærpede tilsyn med bl.a. luftfartsselskabernes finansielle forhold vil desuden kunne betyde en mere stabil beskæftigelsessituation i branchen.

De miljømæssige følger af forslaget vil formentlig være begrænsede, idet de hovedsagelig vil hænge sammen med en mulig stigning i trafikken i forhold til markedets udvikling i en situation, hvor bestemmelserne ikke ændres. Til gengæld er der mulighed for, at man i nogle lande afstår fra at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste på flyruter, hvor der i forvejen er en effektiv togforbindelse.

#### **5. Nærhedsprincippet**

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet nævner Kommissionen i sin begrundelse for forslaget, at luftfarten af natur er international, hvorfor problemer ikke alene kan løses på medlemsstatsniveau. Den konstaterede uensartede anvendelse af bestemmelserne i den tredje luftfartspakke fører til konkurrenceforvridning på det indre marked for luftfart. En mere ensartet anvendelse af tredje luftfartspakke opnås bedst gennem fælles regler, og visse forhindringer vedrørende fri adgang til at yde luftfartstjenester bør fjernes fra fællesskabslovgivningen. Kommissionen vurderer derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



Regeringen er enig i, at luftfart langt overvejende er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Videre er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver aktion på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## **6. Regeringens generelle foreløbige holdning**

Den danske regering er umiddelbart generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget har endnu ikke været forhandlet i Rådet eller dets arbejdsgrupper, og de andre medlemsstaters holdninger kendes ikke.

## **8. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.