

**DA**

**DA**

**DA**



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.4.2008  
KOM(2008) 175 endelig

2006/0130 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets  
forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet  
(omarbejdet)**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet (omarbejdet)**

(EØS-relevant tekst)

**1. SAGSFORLØB**

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet: (KOM(2006) 396 18. juli 2006 2006/0130 (COD))

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: 31. maj 2007

Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling: 11. juli 2007

Fælles holdning vedtaget med enstemmighed den: 18.4.2008

**2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Kommissionen har den 18. juli 2006 færdiggjort et forslag til forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet (omarbejdet), som skal afløse de tre forordninger 2407/92, 2408/92 og 2409/92 (også kendt under betegnelsen "tredje luftfartspakke")<sup>1</sup>.

De vigtigste elementer i forslaget til omarbejdning er:

- 1) **Betingelserne for at udstede og tilbagekalde en licens skærpes.**
- 2) **Kravene angående leasing af luftfartøjer skærpes.**
- 3) **Reglerne for forpligtelse til offentlig tjeneste (OSP) tydeliggøres.** Disse regler er revideret for at lette den administrative byrde, for at undgå overdreven brug af forpligtelsen med det formål at lukke bestemte markeder for konkurrence, og for at øge antallet af bydende i udbudsprocedurene.
- 4) **Rammerne for relationerne med tredjelande er gjort klarere.** Forslaget afløser helt de bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne, som stadig begrænser friheden til at udbyde luftfartstjenester.

---

<sup>1</sup> Forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1), forordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8) og forordning (EØF) nr. 2409/92 om billetpriser og rater inden for luftfart (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 15).

- 5) **De gældende regler for fordeling af trafik mellem lufthavne tydeliggøres.** Den nuværende tottrinsprocedure – først etablering af et lufthavnssystem og dernæst definition af regler for fordelingen af trafikken – erstattes af en ettrinsprocedure, hvor man går bort fra begrebet "lufthavnssystem".
- 6) **Beskyttelsen af forbrugernes rettigheder forbedres (større prisgennemsækelighed og mindre forskelsbehandling).** Ifølge forslaget skal flybilletpriser omfatte alle gældende skatter, afgifter og gebyrer, og luftfartsselskaberne skal på fyldestgørende vis informere om deres billetpriser og rater og de dertil knyttede betingelser.

### 3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Den fælles holdning udgør ikke Rådets holdning alene, men den afspejler ligeledes det kompromis, der blev forhandlet på plads mellem de tre institutioner i efteråret 2007. Europa-Parlamentets formand for Udvalget om Transport og Turisme har ved brev stilet til formanden for Rådet tilkendegivet, at han på den baggrund vil henstille til udvalget at godkende den fælles holdning i den foreliggende udgave ved andenbehandlingen, forudsat at terminologien for leasing af luftfartøjer med besætning indsættes som foreslået af Europa-Parlamentet.

Dette kompromis ledsaget af Europa-Parlamentets ønske har Rådet bekræftet på transport-, telekommunikations- og energiministermødet den 30. november 2007.

Foruden dette specifikke punkt rummer den fælles holdning følgende punkter, som der ved drøftelserne mellem de tre institutioner blev indgået kompromis om:

- **Det indre markeds sociale dimension.** De to institutioner har stillet sig tilfreds med en betragtning (betragtning 8a) om medlemsstaternes pligt til at anvende den relevante nationale lovgivning og EU-lovgivning på det sociale område. Endvidere har Kommissionen givet tilsagn om at meddele de to institutioner resultaterne af den undersøgelse, som den har sat i gang af virkningerne af et indre luftfartsmarked på beskæftigelse og arbejdsvilkår.
- **Tilstrækkelig finansiel soliditet til at tilbagebetale indbetalte beløb og dække omkostningerne til hjemtransport af passagererne i tilfælde af insolvens.** I teksten er der ikke længere nogen omtale heraf, men Kommissionen vil undersøge, om indførelse af pligt til forsikringsdækning af refusion af billetter og hjemtransport er en mulighed, og hvilke følger den vil få.
- **Forbindelserne med tredjelande.** Den dimension har Rådet kategorisk afvist. For at nå frem til et kompromis med tilslutning fra alle institutionerne har Kommissionen accepteret, at bestemmelserne om forbindelserne til tredjelande udgår. Til gengæld har den fremsat en fælles erklæring med medlemsstaterne om samarbejde om tredjelands adgang til det indre lufttransportmarked. Kommissionen har desuden fremsat en ensidig erklæring om code share-aftaler mellem EU's og tredjelands luftfartsselskaber, således som de er omhandlet i den nye artikel 15, stk. 5.
- **Fordeling af trafikken mellem lufthavne.** Den nye artikel 19 giver mulighed for at fordele trafikken mellem lufthavne, forudsat at lufthavnene
  - dækker samme by eller storbyområde
  - har en passende transportinfrastruktur, som så vidt muligt har en direkte forbindelse, hvormed man kan komme til lufthavnen inden for 90 minutter; der kan heri indgå en passage af en landegrænse

- er forbundet indbyrdes og med den by eller det storbyområde, de dækker, via pålidelig og effektiv kollektiv transport med hyppig drift
  - tilbyder luftfartsselskaberne de nødvendige tjenester og ikke i urimelig grad skader deres forretningsmuligheder.
- **Information om priser.** Pligten til at give gennemskuelig information og ikke at forskelsbehandle er udvidet til nu at omfatte alle afgang fra EU, herunder på ruter, der beflyves af selskaber fra tredjelande (artikel 24). Fremover skal de endelige priser, der offentliggøres for disse flyvninger, omfatte billetprisen, skatter, lufthavnsafgifter og andre afgifter, tillæg og gebyrer. I en betragtning (betragtning 15) opfordres EF-luftfartsselskaberne til at udvise lige så stor gennemskuelighed for flyvninger til lufthavne i EU.

Kommissionen er godt tilfreds med, at de nye regler efter de interinstitutionelle forhandlinger er blevet betydeligt bedre og meget klarere.

#### **4. KONKLUSION**

Kommissionen er af den opfattelse, at Rådets fælles holdning er med til at bevare hovedmålet og idéen i Kommissionens forslag, og kan derfor give den sin tilslutning. Kommissionen er godt tilfreds med, at den fælles holdning afspejler resultatet af de interinstitutionelle forhandlinger, og at det dermed bliver muligt at vedtage forslaget allerede efter andenbehandlingen.