

Lagrådsremiss

Lag om flygplatsavgifter

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 5 maj 2011

Hillevi Engström

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas ett förslag till lag om flygplatsavgifter, som syftar till att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter. Direktivets bestämmelser träffar den flygplats som har den största passagerarmängden i landet, samt andra flygplatser där antalet resande årligen överstiger fem miljoner. I dagens läge är det bara Stockholm Arlanda flygplats som uppfyller dessa kriterier.

I korthet innebär lagen att det ska ske fortlöpande samråd mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna (flygbolagen), samt att sådant samråd ska vara obligatoriskt när flygplatsens ledningsenhet överväger att höja sina avgifter eller förändra grunderna för uttaget av avgifterna. En part som inte är nöjd med förändrade avgifter kan hänskjuta frågan till Transportstyrelsen som ska pröva om förändringen är godtagbar eller inte. De förändrade avgifterna får inte börja tillämpas förrän Transportstyrelsen meddelat ett interimistiskt eller slutligt beslut i saken. Transportstyrelsens slutliga beslut ska i sin tur kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Det föreslås också en ändring i luftfartslagen (2010:500). Ändringen innebär att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får ingå avtal med ett annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg ska utövas av det andra landet. Avtal ska också få ingås om att tillsynen över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet. Riksdagens beslut om ändringen bör mot denna bakgrund fattas med iakttagande av bestämmelserna i 10 kap. 8 § regeringsformen.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2011. Detta datum kan komma att ändras när det säkrare kan avgöras när en proposition kan komma att överlämnas till riksdagen.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagförslag	5
2.1	Förslag till lag om flygplatsavgifter	5
2.2	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)	10
3	Ärendet och dess beredning	11
4	EU-direktivet, en genomgång och överväganden	11
4.1	Kort om direktivet	11
4.2	Hur flygplatsavgiftsdirektivet ska genomföras m.m.....	12
4.3	Definitioner	14
4.4	Icke-diskriminering	15
4.5	Flygplatsnät	15
4.6	Gemensamt avgiftssystem	15
4.7	Samråd och rättsmedel	16
4.8	Insyn	18
4.9	Ny infrastruktur	19
4.10	Kvalitetsnormer	20
4.11	Differentierad service	21
4.12	Den oberoende tillsynsmyndigheten och tvistlösning	22
4.13	Rapportering och översyn	25
4.14	Ikraftträdande	26
5	Ändringar i luftfartslagen (2010:500)	26
5.1	Hänvisning till lagen om flygplatsavgifter	26
5.2	Avtal om överlämnande av tillsynsuppgift till annat land	26
6	Konsekvensbeskrivning	28
7	Författningskommentar	29
7.1	Förslaget till lag om flygplatsavgifter	29
7.2	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)	34
Bilaga 1	Direktiv 2009/12/EG	35
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	41
Bilaga 3	Remissinstanser	47

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om flygplatsavgifter,
2. lag om ändring i luftfartslagen (2010:500).

2 Lagförslag

2.1 Förslag till lag om flygplatsavgifter

Härigenom föreskrivs följande¹.

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter. Lagen gäller för den flygplats som har det högsta antalet passagerarrörelser, och för de flygplatser där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser.

Transportstyrelsen ska årligen utifrån uppgifter från Europeiska kommissionen (Eurostat) offentliggöra vilka flygplatser som omfattas av lagen.

Undantag för vissa avgifter

2 § Lagen gäller inte

1. avgifter som tas ut som ersättning för flygtrafiktjänster för flygning på sträcka,

2. avgifter som tas ut som ersättning för sådana marktjänster som anges i bilagan till lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser, eller

3. avgifter som tas ut för att finansiera assistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet².

Definitioner

3 § I denna lag avses med

flygplats: varje markområde som är särskilt inrättat för landning, start och manövrering av luftfartyg, inbegripet de närliggande anläggningar som kan behövas för flygtrafiken och för service till luftfartygen, samt de anläggningar som behövs för de kommersiella luftfartstjänsterna,

flygplatsens ledningsenhet: den enhet som tillsammans med annan verksamhet eller självständigt administrerar och förvaltar flygplatsens eller flygplatsnätets infrastruktur, och samordnar och kontrollerar den verksamhet som bedrivs av aktörerna på flygplatsen eller inom flygplatsnätet,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11, Celex 32009L0012).

² EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

flygplatsanvändare: varje fysisk eller juridisk person som med flyg transporterar passagerare, post eller gods, till eller från den berörda flygplatsen,

flygplatsavgift: en avgift som tas ut till förmån för flygplatsens ledningsenhet och som betalas av flygplatsanvändarna för utnyttjandet av sådana faciliteter och tjänster som uteslutande tillhandahålls av flygplatsens ledningsenhet och som avser landning, start, belysning och parkering av luftfartyg samt hantering av passagerare och gods,

flygplatsnät: en sammanslutning av flygplatser som utsetts som flygplatsnät av Transportstyrelsen och som drivs av samma ledningsenhet.

Icke-diskriminering

4 § Flygplatsens ledningsenhet ska utforma flygplatsavgifterna så att alla flygplatsanvändare behandlas på ett likvärdigt sätt. En differentiering av avgifterna får dock förekomma om det sker med hänsyn till frågor av allmänt och generellt intresse. De kriterier som används för en sådan differentiering ska vara relevanta och objektiva samt redovisas på ett öppet sätt.

Flygplatsnät

5 § Om en flygplats, som omfattas av denna lag, ingår i ett nät av flygplatser med samma ägare, får det införas ett gemensamt avgiftssystem för dessa flygplatser. Ett sådant gemensamt avgiftssystem ska redovisas på ett öppet sätt.

Samråd

Fortlöpande samråd

6 § Flygplatsens ledningsenhet ska samråda med flygplatsanvändarna om flygplatsavgifterna och kvaliteten på de tjänster som flygplatsen tillhandahåller. Samråd ska äga rum minst en gång om året om inte annat har överenskommit vid det senaste samrådet eller följer av ett avtal mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna. Vid samrådet får flygplatsanvändarna representeras av företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare.

7 § Flygplatsens ledningsenhet ska inför varje samråd enligt 6 § informera flygplatsanvändarna om vilket underlag som har använts för att fastställa systemet för flygplatsavgifter eller nivån på avgifterna.

Informationen ska åtminstone omfatta

1. en förteckning över de olika tjänster och infrastrukturer som tillhandahålls i utbyte mot de flygplatsavgifter som tas ut,
2. en beskrivning av den metod som används för att fastställa flygplatsavgifterna,
3. en redovisning av den övergripande kostnadsstrukturen för de faciliteter och tjänster som flygplatsavgifterna avser,

4. en redovisning av inkomsterna av de olika avgifterna och den sammanlagda kostnaden för de tjänster som de omfattar,
5. en redovisning av offentlig finansiering av de anläggningar och tjänster som flygplatsavgifterna avser, om sådan förekommer,
6. prognoser över situationen vid flygplatsen såvitt avser avgifter, flygtrafikens utveckling och planerade investeringar,
7. en redovisning av den faktiska användningen av flygplatsens infrastruktur och utrustning under viss tid, och
8. en prognos om det förväntade resultatet av alla större planerade investeringar när det gäller deras effekt på flygplatskapaciteten.

8 § Flygplatsanvändarna ska före varje samråd enligt 6 § informera flygplatsens ledningsenhet om sina

1. trafikprognoser,
2. prognoser om sammansättningen och den planerade användningen av sin flotta,
3. utvecklingsprojekt som avser den berörda flygplatsen, och
4. behov såvitt avser den berörda flygplatsen.

9 § Flygplatsens ledningsenhet ska samråda med flygplatsanvändarna innan planer för nya infrastrukturprojekt slutgiltigt fastställs.

Samråd vid förändringar av flygplatsavgifterna

10 § När flygplatsens ledningsenhet överväger en förändring i systemet för flygplatsavgifter eller nivån på avgifterna ska den till flygplatsanvändarna lämna över förslag till sådana ändringar samt skälen för de föreslagna ändringarna senast fyra månader innan ändringarna föreslås träda i kraft. Förslaget får dock lämnas senare om det finns synnerliga skäl. Skälen ska i så fall redovisas för flygplatsanvändarna i samband med att ändringsförslagen sänds till dem.

Innan flygplatsens ledningsenhet fattar beslut om flygplatsavgifter ska de synpunkter som flygplatsanvändarna fört fram beaktas.

11 § När flygplatsens ledningsenhet fattar ett sådant beslut om flygplatsavgifter som avses i 10 §, ska de flygplatsanvändare som deltagit i samrådet omedelbart underrättas om beslutet.

Ett beslut om ändring av flygplatsavgifter ska offentliggöras. Flygplatsens ledningsenhet bestämmer hur detta ska ske.

Tystnadsplikt

12 § En flygplatsanvändare som får ta del av uppgifter som avses i 7 § eller den som inom flygplatsens ledningsenhet får ta del av uppgifter som avses i 8 § får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst fått veta om enskildas ekonomiska förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för första stycket.

Servicenivå

13 § Om flygplatsens ledningsenhet och företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändarna avser att ingå ett servicenivåavtal om kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls vid flygplatsen, får förhandlingar om detta ingå i de samråd som avses i 6 §.

I servicenivåavtalet ska det fastställas vilken servicenivå som ska tillhandahållas av flygplatsens ledningsenhet. Därvid ska beaktas det system för flygplatsavgifter som tillämpas eller nivån på avgifterna och den servicenivå som flygplatsanvändarna är berättigade till i utbyte mot de avgifter som betalas.

Differentierad service

14 § Flygplatsens ledningsenhet får tillhandahålla skräddarsydda tjänster genom att variera kvaliteten och omfattningen av enskilda flygplatstjänster, terminaler eller delar av terminaler, eller avsätta en terminal eller en del av en terminal för särskilt ändamål.

Nivån på flygplatsavgifterna får differentieras utifrån kvaliteten på och omfattningen av flygplatstjänster som varieras enligt första stycket eller andra objektiva och öppet redovisade skäl. När flygplatsens ledningsenhet fastställer sådana differentierade flygplatsavgifter ska den beakta vad som föreskrivs i 4 § om icke-diskriminering.

15 § Den flygplatsanvändare som vill utnyttja skräddarsydda tjänster ska ha rätt att få detta. Om flera flygplatsanvändare vill utnyttja skräddarsydda tjänster ska tillgången fastställas på relevanta, objektiva, öppet redovisade och icke-diskriminerande kriterier, som fastställs av flygplatsens ledningsenhet.

Twistlösning

16 § Varje part som berörs av ett beslut om flygplatsavgifter som avses i 10 § får hänskjuta tvister om sådana beslut till Transportstyrelsen.

17 § Den som vill hänskjuta en tvist enligt 16 § ska göra det till Transportstyrelsen inom tre veckor räknat från och med den dag då flygplatsens ledningsenhet har offentliggjort ändringsbeslutet. I sin begäran om prövning ska parten ange vilket beslut som den hänskjutna tvisten gäller och de omständigheter som åberopas.

18 § Det beslut om flygplatsavgifter som hänskjuts enligt 16 § får inte börja tillämpas förrän Transportstyrelsen har prövat ärendet.

När Transportstyrelsen har fått en hänskjuten tvist att behandla ska Transportstyrelsen inom fyra veckor fatta ett interimistiskt beslut i fråga om ändringen ska träda i kraft, om inte ett slutligt beslut kan fattas inom samma tid.

19 § Vid prövningen av en hänskjuten tvist får inte beaktas andra omständigheter än sådana som parten har hänvisat till före utgången av den tid som anges i 17 §.

20 § Transportstyrelsen ska fatta slutligt beslut i ärendet så snart som möjligt och senast inom fyra månader från det att ärendet inleddes. Transportstyrelsen får förlänga denna period med två månader, om det föreligger synnerliga skäl. I ett beslut om förlängning ska skälen för förlängningen anges.

21 § Vid prövningen ska, under förutsättning att omständigheten åberopats enligt 19 §, särskilt beaktas följande:

1. om bestämmelserna om samråd i 6–10 §§ har iakttagits på ett godtagbart sätt,
2. hur en beslutad prishöjning förhåller sig till utvecklingen av konsumentprisindex, och
4. hur flygplatsens ledningsenhet har offentliggjort ett beslut om ändring av flygplatsavgifter enligt 11 § andra stycket.

Överklagande

22 § Transportstyrelsens slutliga beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

23 § Ett beslut enligt denna lag som har meddelats av Transportstyrelsen eller av en domstol gäller omedelbart, om inte något annat har bestämts.

Krav på samarbete

24 § Flygplatsens ledningsenhet och Transportstyrelsen ska samarbeta med Europeiska kommissionen när denna ska sammanställa en rapport om tillämpningen av direktiv 2009/12/EG enligt artikel 12.1 i direktivet, och när det i övrigt kan behövas vid tillämpningen av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.

2.2 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (2010:500)
dels att 12 kap. 1 § ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 6 kap. 18 a §, av följande lydelse.

6 kap. 18 a §

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I lagen (2011:000) om flygplatsavgifter finns ytterligare bestämmelser om avgifter.

12 kap. 1 §

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i 1–8, 10 och 11 kap. och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser följs. Tillsynsåtgärder får även vidtas stickprovsvis.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får anlita någon annan vid tillsynen.

I den utsträckning det behövs för tillsyn enligt första stycket ska där avsedd myndighet och annan som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får ingå avtal med annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.

3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter föreskriver att medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 15 mars 2011. Direktivet finns som *bilaga 1*. Vid tidpunkten för antagandet av direktivet var de största flygplatserna här i landet delar av myndigheten Luftfartsverket. Den 1 april 2010 bolagiserades statens flygplatser och de drivs i dag av Swedavia AB. Denna förändring påverkar sättet på vilket direktivet kan genomföras.

Inom Näringsdepartementet upprättades den 23 februari 2011 en promemoria med förslag till genomförandet av direktivet. Promemorians lagförslag finns med som *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Med hänsyn till den korta remisstiden erbjöds remissinstanserna att lämna sina synpunkter muntligen vid ett remissammanträde den 24 mars 2011. De som närvarade vid remissammanträdet lämnade också skriftliga svar. En remissammanställning finns tillgänglig inom Näringsdepartementet (dnr N2011/1490/RS).

4 EU-direktivet, en genomgång och överväganden

4.1 Kort om direktivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter (flygplatsavgiftsdirektivet) har tillkommit för att det under en längre tid har framförts olika former av klagomål från främst flygbolagen om att priserna för att utnyttja en flygplats varierar stort mellan de olika flygplatserna utan att servicenivån varierar på motsvarande sätt.

I flygplatsavgiftsdirektivet återfinns bestämmelser om dels regelbundna samråd mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna (de flygbolag som använder den aktuella flygplatsen), dels särskilda samråd mellan samma parter när ledningsenheten överväger att förändra sina avgifter. Avgifterna kan ändras främst på två sätt. Det vanligaste sättet är att beloppen ändras. Ett annat sätt är att man justerar principerna för beräkningen av avgifterna.

Inför samråden ska såväl flygplatsens ledningsenhet som flygplatsanvändarna lämna viss information till motparten. Sådan information ska i flera fall betraktas som förtrolig.

Flygplatsens ledningsenhet ska särskilt motivera de ändringar som blivit ifrågasatta.

Om någon av parterna vid ett samråd om ändrade avgifter inte är nöjd med slutresultatet ska parten kunna hänskjuta frågan till en oberoende tillsynsmyndighet, som inom kort tid ska pröva om ändringen är godtagbar eller inte.

I flygplatsavgiftsdirektivet finns också bestämmelser som öppnar möjligheter för ett eller flera flygbolag att förhandla sig till en högre eller lägre servicenivå än den som erbjuds som standard. Flygplatsanvändarna kan också förhandla med flygplatsens ledningsenhet om att ta fram ett serviceavtal som lägger fast den servicenivå som alla användarna ska kunna räkna med.

Om en flygplats ledningsenhet driver flera flygplatser ska det vara möjligt att ha ett gemensamt avgiftssystem för dessa.

Europeiska kommissionen ska under 2013 ställa samman en rapport om tillämpningen av flygplatsavgiftsdirektivet samt en bedömning av i vilken omfattning direktivets mål har uppnåtts.

I samband med framtagandet av flygplatsavgiftsdirektivet fördes tämligen omfattande diskussioner om på vilka flygplatser som direktivets bestämmelser skulle vara tillämpliga. Till slut enades man om att det ska vara bindande för alla flygplatser inom gemenskapen med en årlig trafik med över fem miljoner passagerare, samt på den största flygplatsen i varje medlemsland.

4.2 Hur flygplatsavgiftsdirektivet ska genomföras m.m.

Regeringens förslag: Flygplatsavgiftsdirektivet ska genomföras genom tillskapandet av en ny lag, lag om flygplatsavgifter.

Den nya lagen ska vara tillämplig på den största flygplatsen här i landet samt på andra flygplatser som har en årlig trafik med över fem miljoner passagerarrörelser. Transportstyrelsen ska årligen, utifrån uppgifter från Europeiska kommissionen (Eurostat) offentliggöra vilka flygplatser som lagen ska vara tillämplig på.

I lagen ska också anges tre typer av avgifter som ska vara undantagna från lagens tillämpning. Det gäller ersättningar för flygning på sträcka och terminaltjänster, ersättningar för marktjänster enligt lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser samt avgifter som finansierar assistans till passagerare med funktionsnedsättning.

Promemorians förslag: Promemorians förslag till 1 och 2 §§ överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* anser att det bör tydliggöras att med "kommissionen" avses "Europeiska kommissionen". *SAS* och *Svenska Flygbranschen* anser att lagen bör vara tillämplig på flera flygplatser respektive alla flygplatser som är öppna för kommersiell trafik. *SAS* har framfört ett önskemål om en pedagogisk inledning som förklarar varför lagen har tillkommit.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 1.1 i flygplatsavgiftsdirektivet anges att genom direktivet fastställs gemensamma principer för uttag av flygplatsavgifter vid gemenskapens flygplatser. Redan i punkt 2 begränsas omfattningen av direktivet. Där slås fast att det bara ska tillämpas på den flygplats i varje medlemsstat som har det högsta antalet passagerarrörelser, samt på varje flygplats där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser. Av artikelns punkt 3 framgår att medlemsstaterna ska offentliggöra en förteckning över de flygplatser på deras territorium som omfattas av direktivet. En sådan förteckning ska

grunda sig på uppgifter från kommissionen (Eurostat) och den ska uppdateras årligen.

I artikelns punkt 4 anges vissa avgifter som inte ska omfattas av direktivets bestämmelser. Det gäller

- ersättning för flygtrafiktjänster en route och terminaltjänster i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster (EUT L 341, 7.12.2006, s. 3, Celex 32006R1794),

- avgifter som tas ut som ersättning för marktjänster enligt bilagan till rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36, Celex 31996L0067), och

- avgifter som tas ut för att finansiera assistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1, Celex 32006R1107).

Av artikelns punkt 5 följer att varje medlemsstat ges rätt att tillämpa kompletterande lagstiftningsåtgärder om dessa inte strider mot direktivet eller andra relevanta bestämmelser i gemenskapslagstiftningen med avseende på flygplatsers ledningsenheter. Detta kan exempelvis omfatta godkännande av avgiftssystem eller avgiftsnivåer, inklusive avgiftsmetoder som är grundade på stimulansåtgärder eller prisbegränsning.

Bestämmelserna i flygplatsavgiftsdirektivet är ingående, men ska i praktiken bara tillämpas på en flygplats. Att föra in bestämmelserna i luftfartslagen (2010:500) skulle göra lagen mera svåröverskådlig än den är i dag, och lätt leda till misstolkningar. Regeringen bedömer det därför vara lämpligast att flygplatsavgiftsdirektivet genomförs genom en ny lag om flygplatsavgifter. För att genomföra punkt 2 ska lagen vara tillämplig på den flygplats i Sverige som har det högsta antalet passagerarrörelser samt på andra flygplatser där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser. Tillämpningsområdet bör framgå av den nya lagens 1 § första stycket. Det kan ha ett pedagogiskt mervärde att inledningsvis informera läsaren om att lagen har tillkommit för att genomföra ett EU-direktiv, så som SAS har föreslagit. En liknande bestämmelse finns exempelvis i 1 § lagen (1998:31) om standarder för sändning av radio- och TV-signaler, och i 1 § andra stycket förordningen (2008:142) om ekodesign i fråga om förkopplingsdon till lysrör.

Frågan om flygplatsavgiftsdirektivets bestämmelser bör göras tillämplig på flera flygplatser än de som är obligatoriska enligt direktivet låter sig inte besvaras utan att frågan blivit föremål för en ingående analys. Någon form av avgränsning skulle sannolikt behöva göras eftersom ett antal av de kommersiellt öppna flygplatserna här i landet har en begränsad verksamhet, och för vilka ett formaliserat samrådsförfarande m.m. framstår som alltför omfattande. Regeringen avstår därför att i nuläget föreslå en utvidgning av tillämpningsområdet.

Beträffande punkt 3 bör det ankomma på Transportstyrelsen att årligen offentliggöra vilka flygplatser som lagen ska vara tillämplig på. Detta föreslås framgå av 1 § andra stycket. Offentliggörandet innebär ingen självständig prövning, utan ska endast grunda sig på uppgifter som lämnas av kommissionen (Eurostat). I detta sammanhang kan nämnas att

det under 2010 endast var Stockholm Arlanda flygplats som hade passagerarrörelser som översteg fem miljoner, samtidigt som flygplatsen är den flygplats som har det högsta antalet passagerarrörelser. På andra plats återfinns Göteborg Landvetter som under 2010 hade 4 129 467 passagerarrörelser. På tredje plats kommer Stockholm Skavsta flygplats med 2 507 772 passagerarrörelser (*källa Transportstyrelsens webbplats*).

Undantagen i punkt 4 bör räknas upp i 2 § den föreslagna lagen. Här kan också påpekas att det finns en svensk avgift, avgiften för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage som inte nämns i direktivet. Denna avgift fastställs av Transportstyrelsen, och faller utanför lagens tillämpningsområde.

Punkt 5 är inte aktuell för svenskt vidkommande, och det föreslås därför inget genomförande.

4.3 Definitioner

Regeringens förslag: I lagen ska följande definitioner, hämtade från flygplatsavgiftsdirektivet, föreskrivas:

flygplats: varje markområde som är särskilt inrättat för landning, start och manövrering av luftfartyg, inbegripet de närliggande anläggningar som kan behövas för flygtrafiken och för service till luftfartygen, samt de anläggningar som behövs för de kommersiella luftfartstjänsterna,

flygplatsens ledningsenhet: den enhet som tillsammans med annan verksamhet eller självständigt administrerar och förvaltar flygplatsens eller flygplatsnätets infrastruktur, och samordnar och kontrollerar den verksamhet som bedrivs av aktörerna på flygplatsen eller inom flygplatsnätet,

flygplatsanvändare: varje fysisk eller juridisk person som med flyg transporterar passagerare, post eller gods, till eller från den berörda flygplatsen,

flygplatsavgift: en avgift som tas ut till förmån för flygplatsens ledningsenhet och som betalas av flygplatsanvändarna för utnyttjandet av sådana faciliteter och tjänster som uteslutande tillhandahålls av flygplatsens ledningsenhet och som avser landning, start, belysning och parkering av luftfartyg samt hantering av passagerare och gods,

flygplatsnät: en sammanslutning av flygplatser som utsetts som flygplatsnät av Transportstyrelsen och som drivs av samma ledningsenhet.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 2 i flygplatsavgiftsdirektivet innehåller definitioner av fem begrepp. Den bör genomföras genom att definitionerna tas in i 3 § förslaget till lag. I och för sig finns det redan en legaldefinition av ”flygplats” i 6 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500), men eftersom flygplatsavgiftsdirektivets definition inte helt överensstämmer med luftfartslagens, tas även direktivets definition av ”flygplats” med i förslaget till ny lag. Av samma skäl föreslås begreppen ”flygplatsens ledningsenhet” och ”flygplatsanvändare” definieras i lagen trots att lagen

(2000:150) om markttjänster på flygplatser innehåller snarlika definitioner.

4.4 Icke-diskriminering

Regeringens förslag: Flygplatsavgifter ska utformas så att alla flygplatsanvändare behandlas på ett likvärdigt sätt. En differentiering av avgifterna får dock förekomma om det sker med hänsyn till frågor av allmänt och generellt intresse. De kriterier som används för en sådan differentiering ska vara relevanta och objektiva samt redovisas på ett öppet sätt.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte kommenterat detta närmare.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 4 i flygplatsavgiftsdirektivet om icke-diskriminering föreslås genomföras genom 4 § förslaget till ny lag.

4.5 Flygplatsnät

Regeringens förslag: Om flygplatsens ledningsenhet också har kontrollen över andra flygplatser får det införas ett gemensamt avgiftssystem för flygplatsnätet. Ett sådant gemensamt avgiftssystem ska redovisas på ett öppet sätt.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: SAS önskar att det ska stå ”transparent” i stället för ”öppet” sätt. *Svenska Flygbranschen* anser att samtliga statliga flygplatser ska anses som ett flygplatsnät.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 4 i flygplatsavgiftsdirektivet föreslås genomföras genom 5 § förslaget till ny lag. Direktivets bestämmelser innebär för svensk del att det ankommer på Transportstyrelsen att utse en sammanslutning av flygplatser att utgöra ett flygplatsnät. Ett krav för detta är att de drivs av samma ledningsenhet. Transportstyrelsen får då tillåta att det införs ett gemensamt och öppet avgiftssystem för att täcka flygplatsnätet. Därefter är det upp till flygplatsnätets ledningsenhet att avgöra om man vill införa ett gemensamt avgiftssystem för flygplatsnätet. I så fall ska avgiftssystemet redovisas på ett öppet sätt. Regeringen anser inte att det är lämpligt att gå utöver direktivets minimikrav i detta lagstiftningsärende.

4.6 Gemensamt avgiftssystem

Regeringens bedömning: Möjligheten enligt flygplatsavgiftsdirektivet att införa ett gemensamt avgiftssystem för samma ort eller storstadsregion bör inte utnyttjas för svensk del.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna har inte berört denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I artikel 5 i flygplatsavgiftsdirektivet öppnas en möjlighet att införa ett gemensamt och transparent avgiftssystem för flygplatser som betjänar samma ort eller storstadsregion. Den artikeln har tillkommit för att tillgodose ett specifikt intresse i annat medlemsland, och bör inte genomföras i Sverige.

4.7 Samråd och rättsmedel

Regeringens förslag: Flygplatsens ledningsenhet ska fortlöpande samråda med flygplatsanvändarna om flygplatsavgifterna och kvaliteten på de tjänster som flygplatsens ledningsenhet tillhandahåller. Sådana samråd ska hållas minst en gång om året om inte annat avtalas. Vid samråden kan flygplatsanvändarna låta sig representeras av företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare.

När flygplatsens ledningsenhet överväger att ändra sina avgifter ska ett obligatoriskt samråd med flygplatsanvändarna äga rum. Flygplatsens ledningsenhet ska beakta de synpunkter som kommer fram. Om parterna inte kommer överens vid sådant samråd ska förändringarna motiveras.

Den part som inte är nöjd med resultatet av ett obligatoriskt samråd och det beslut om förändrade avgifter som följer därpå ska kunna hänskjuta frågan till Transportstyrelsen som inom viss kortare tid ska ta ställning till om de ändrade avgifterna ska godkännas eller inte. Den som sedan inte är nöjd med Transportstyrelsens beslut får överklaga detta till allmän förvaltningsdomstol.

För att förebygga att en överklagandeprocess ska användas för att senarelägga en höjning av avgifterna ska den som hänskjuter en fråga till Transportstyrelsen inom överklagandetiden också presentera hela sin talan.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Svenska Flygbranschen* anser att fortlöpande samråd bör ske minst två gånger per år.

SAS anser att det inte ska vara flygplatsens ledningsenhet som ska fatta beslut om ändringar i systemet för avgifter. *Svenska Flygbranschen* anser att alla beslut om förändringar ska ske minst sex månader före de träder i kraft.

Kammarrätten i Jönköping, Transportstyrelsen och *Swedavia AB* har påpekat att 17 § i promemorians lagförslag bör förtydligas så att ”ändringsförslaget” ersätts med ”ändringsbeslutet”.

Skälen för regeringens förslag

Samråd om flygplatsavgifter

Artikel 6.1 i flygplatsavgiftsdirektivet handlar om det fortlöpande regelbundna samråd som ska förekomma på de flygplatser där direktivets bestämmelser blir tillämpliga. Sådant samråd ska äga rum minst en gång om året om inte annat har överenskommit vid det senaste samrådet. Vid denna typ av samråd ska man diskutera

- driften av systemet för flygplatsavgifter,
- flygplatsavgifternas nivå,
- kvaliteten på de tillhandahållna tjänsterna.

Flygplatsanvändarna (flygbolagen) har rätt att låta sig företrädas av ombud vid dessa samråd, eller genom sammanslutningar av flygplatsanvändare.

I den sista meningen i artikel 6.1 sägs att medlemsstaterna har rätt att begära samråd oftare. Detta förstås såsom att den svenska lagstiftaren ges en möjlighet att föreskriva att samråd ska ske oftare än ”minst en gång om året”. Det är i detta skede inte motiverat att utnyttja denna möjlighet.

I 6 § förslaget till ny lag genomförs artikel 6.1 i svensk rätt. Regeringen vill framhålla att paragrafen ger parterna möjlighet att komma överens om fortlöpande samråd såväl oftare som mera sällan än en gång per år.

Artikel 6.2 innehåller flera moment. Det första gäller att medlemsstaterna ska, när så är möjligt, se till att flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna är överens om ändringar av systemet för flygplatsavgifter eller nivån på flygplatsavgifterna. Här är det enligt regeringen tillräckligt att medlemsstaten ser till att det finns ett regelverk om samråd och krav på motiveringar för föreslagna ändringar av avgifterna. Det ligger i sakens natur att det kommer att bli svårt att få till stånd en enighet mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna om en planerad höjning av avgifterna.

I detta sammanhang kan nämnas att Transportstyrelsen under hand har upplyst att man redan i dag kallar till breda konsultationer två gånger per år beträffande de avgifter Swedavia AB, Luftfartsverket och Transportstyrelsen tar ut. Grunden till detta förfarande återfinns i ett dokument från ICAO (Doc 9082). Dessa konsultationer uppges vara efterfrågade och välkomnade av brukarna. Direktivets bestämmelser om samråd med anledning av förändringar i flygplatsavgifterna föreslås genomföras i 10 och 11 §§ förslaget till ny lag. Det regleras inte i flygplatsavgiftsdirektivet hur en flygplats ledningsenhet ska offentliggöra sina beslut om förändringar. Det föreslås därför att i 11 § förs in ett andra stycke med innebörden att flygplatsens ledningsenhet ska underrätta de parter som deltagit i samrådet om sitt beslut samt flygplatsens ledningsenhet rätt att själv bestämma hur man vill genomföra offentliggörandet.

Nästa moment i artikel 6.2 är att flygplatsens ledningsenhet ska lämna över varje förslag till ändring av systemet för flygplatsavgifterna eller deras nivå till flygplatsanvändarna senast fyra månader innan ändringarna planeras träda i kraft. Utöver de nya avgifterna ska också skälen för förändringen lämnas. Om det föreligger synnerliga skäl (i direktivet används uttrycket ”exceptionella omständigheter”) kan fyramånadersfristen kortas. I så fall ska dessa skäl motiveras. Det ska hållas samråd med flygplatsanvändarna om de föreslagna ändringarna, och flygplatsens ledningsenhet ska ta flygplatsanvändarnas synpunkter i beaktande innan man fattar beslut. I normalfallen ska flygplatsens ledningsenhet offentliggöra sitt beslut eller rekommendation senast två månader före ikraftträdandet. Om parterna inte har kunnat komma överens om förändringarna ska beslutet innehålla motiveringar i förhållande till de synpunkter som framförts vid samrådet. Det samråd som är aktuellt i

denna punkt sammanfaller inte nödvändigtvis med det regelbundna samråd som nämns i artikel 6.1.

Hänskjuta tvist om flygplatsavgifter

Om parterna inte kommer överens om ett beslut om förändring av flygplatsavgifter ska varje part ha rätt att hänskjuta ärendet till den oberoende tillsynsmyndighet som avses i artikel 11. Regeringen föreslår att Transportstyrelsen utses till sådan myndighet för svensk del. Tillsynsmyndigheten ska granska de skäl som anges för förändringen. Detta följer av artikel 6.3, som föreslås genomföras i 16 och 17 §§ förslaget till ny lag. Regeringen har genom utformningen av 17 § följt remissinstansernas förslag.

Av artikel 6.4 följer att ett beslut som hänskjutits till den oberoende tillsynsmyndigheten enligt artikel 6.3 inte får börja gälla förrän myndigheten har granskat frågan. Inom fyra veckor från den dag då ärendet väcktes hos myndigheten ska den fatta ett interimistiskt beslut om ändringarna ska träda i kraft eller ej, om man inte inom samma tid kan fatta ett slutligt beslut i frågan. Detta regleras i 18 § förslaget till ny lag.

Artikel 6.5 har tillkommit för att reglera förhållanden i annat medlemsland och som inte är aktuella i Sverige. Artikel 6.5 föreslås därför inte bli genomförd här.

4.8 Insyn

Regeringens förslag: Flygplatsens ledningsenhet ska inför varje fortlöpande samråd lämna viss information till flygplatsanvändarna om vilket underlag som har använts för att fastställa systemet för flygplatsavgifter eller nivån på avgifterna.

På samma sätt ska flygplatsanvändarna också lämna viss information, bl.a. trafikprognoser och utvecklingsprojekt till flygplatsens ledningsenhet.

De uppgifter som lämnas ska omfattas av tystnadsplikt eller sekretess för att skydda den information som parterna lämnar.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* vill att 8 § ska inledas med ”Berörda flygplatsanvändare ska...” i stället för ”Varje berörd flygplatsanvändare ska...” Skälet är bl.a. att flygplatsanvändarna – i synnerhet de utländska flygbolag som har en begränsad verksamhet på flygplatsen – har rätt och möjlighet att låta sig representeras av företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare. De bör därför kunna lämna information om prognoser och utvecklingsprojekt i samlad form. *SAS* vill att flygbolagen ska lämna sin information om flygplatsen eller Transportstyrelsen begär det.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 7.1 i flygplatsavgiftsdirektivet räknas det upp den information som flygplatsens ledningsenhet ska lämna till flygplatsanvändarna inför varje fortlöpande samråd. Det gäller en förteckning över de olika tjänster och infrastrukturer som tillhandahålls i utbyte mot de flygplatsavgifter som tas ut, den metod som används

för att fastställa flygplatsavgifterna, den övergripande kostnadsstrukturen för de faciliteter och tjänster som flygplatsavgifterna avser, inkomsterna av de olika avgifterna och den sammanlagda kostnaden för de tjänster som de omfattar, eventuell offentlig finansiering av de anläggningar och tjänster som flygplatsavgifterna avser, prognoser över situationen vid flygplatsen såvitt avser avgifter, flygtrafikens utveckling och planerade investeringar, den faktiska användningen av flygplatsens infrastruktur och utrustning under viss tid, och det förväntade resultatet av alla större planerade investeringar när det gäller deras effekt på flygplatskapaciteten.

Bestämmelser i artikel 7.1 om vilken information som ska lämnas föreslås genomföras i 7 § förslaget till ny lag. Det uttalas också i artikeln att medlemsstaterna ska se till att informationen lämnas. För att leva upp till detta krav bör flygplatsens ledningsenhet löpa en allvarlig risk att den oberoende tillsynsmyndigheten inte godkänner en höjning av flygplatsavgifterna eller en ändring av systemet för att ta ut dessa avgifter om informationen inte har lämnats på ett godtagbart sätt. Detta föreslås återspeglas i 21 § förslaget till ny lag.

En motsvarande skyldighet för flygplatsanvändarna att lämna information om sina planer återfinns i artikel 7.2, där det särskilt anges att flygplatsanvändarna ska informera om trafikprognoser, prognoser om sammansättningen och den planerade användningen av sin flotta, sina utvecklingsprojekt som avser den berörda flygplatsen, och sina behov såvitt avser den berörda flygplatsen. Detta föreslås få sin reglering i 8 § förslaget till ny lag. Regeringen har justerat lagtexten med anledning av *Transportstyrelsens* påpekande.

För att skydda den information som lämnas enligt artikel 7 finns ett krav på att uppgifter ska behandlas konfidentiellt i artikel 7.3. I förslaget till ny lag finns därför en bestämmelse om tystnadsplikt i 12 §. Det kan i sammanhanget erinras om att i 20 kap. 3 § brottsbalken finns regler om straff vid brott mot tystnadsplikt. En snarlik bestämmelse finns bl.a. i 6 kap. 14 § luftfartslagen (2010:500). Se också författningskommentaren till 12 §.

4.9 Ny infrastruktur

Regeringens förslag: Flygplatsens ledningsenhet ska samråda med flygplatsanvändarna innan planerna för nya infrastrukturprojekt slutligen fastställs.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Swedavia AB* har påpekat att det talas om ”betydande infrastrukturprojekt” i flygplatsavgiftsdirektivets beaktandesats 14, och föreslår att 9 § anpassas till detta. *SAS* vill att samråd ska ske på samma sätt som andra frågor där samråd ska äga rum. *Svenska Flygbranschen* anser att det bör finnas en samsyn mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna om behovet av nya infrastrukturinvesteringar.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 8 i flygplatsdirektivet följer att flygplatsens ledningsenhet ska samråda med flygplats-

användarna innan man slutligt fastställer planer för nya infrastrukturprojekt. Det är värt att notera att bestämmelsen är vagt utformad och att det inte anges någon gräns för hur pass omfattande dessa nya infrastrukturprojekt ska vara för att en sådan informationsskyldighet ska föreligga. Som Swedavia AB har framhållit framgår det dock av beaktandesats 14 att det är ”betydande infrastrukturprojekt” som i ”hög grad påverkar systemet eller nivån på flygplatsavgifterna”.

En bestämmelse som tar om hand det som sägs i artikel 8 finns i 9 § förslaget till ny lag. Bestämmelsen bör inte anpassas till vad som sägs i beaktandesats 14, utan beaktandesatsen bör endast tjäna till ledning vid den praktiska tillämpningen. Regeringen gör också den bedömningen att om parterna inte kommer överens vid samråd om infrastrukturprojekt så finns inte möjligheten att hänskjuta denna fråga till Transportstyrelsen med stöd av förslaget till ny lag. Det är bara för frågor om flygplatsavgifter som den möjligheten ska finnas.

4.10 Kvalitetsnormer

Regeringens förslag: Flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna ska kunna inleda förhandlingar för att ingå ett serviceavtal om kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls på flygplatsen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: SAS har poängterat vikten av att lagstiftaren förstår skillnaden mellan tillgång till infrastruktur och kommersiella avtal. SAS har också påpekat att förslaget inte ställer några krav på kostnadseffektivitet. *Svenska Flygbranschen* har pekat på behovet att i avtal om servicenivå bör också tas in klausuler om exempelvis hur flygplatsanvändarna ska kompenseras om flygplatsen inte levererar överenskommen servicenivå.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 9 reglerar, till skillnad mot artikel 10, den generella kvalitetsnivån på de tjänster m.m. som tillhandahålls på den aktuella flygplatsen. Anser någon eller några flygplatsanvändare att verksamheten inte bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt kan sådana frågor tas upp och behandlas i nu aktuella avtal. Förhandlingar om kvalitetsnivån och kostnadseffektivitet kan ske samtidigt med de fortlöpande samråden enligt 6 §. Sådana förhandlingar torde även kunna innefatta nya tjänster som flygbolagen vill ha. Om flygplatsanvändarna kan göra gällande att flygplatsavgifterna är höga vid en speciell flygplats kan de i stället för att försöka få till stånd en sänkning av avgifterna, försöka förmå flygplatsen att tillhandahålla ytterligare tjänster för samma avgift. Artikeln anger att förhandlingarna ska äga rum med företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare, dvs. inte med en enskild flygplatsanvändare. En bestämmelse som i det närmaste motsvarar hela artikel 9 återfinns i 13 § förslaget till ny lag. Nu aktuella avtal kan sannolikt bli aktuella på flygplatser där vissa flygbolag anser att man inte får samma service som exempelvis ett stort flygbolag med starka knytningar till flygplatsen.

Skillnaden mellan tillgång till infrastruktur och kommersiella avtal kan vara svår att beskriva och reglera i lagtext som bör vara av generell natur

och lätt kunna tillämpas på olika rättssubjekt. Som exempel nämndes vid remissammanträdet att den snabbare passage för säkerhetskontroll som tillhandahålls vissa resenärer är en kommersiell tjänst. Men om flygplatsanvändarna kommer överens med flygplatsens ledningsenhet att det ska inrättas ytterligare punkter där säkerhetskontroll kan ske och som är öppna för samtliga berörda passagerare, torde detta vara något som SAS i sitt remissvar benämner ”tillgång till infrastruktur”.

Regeringen har inget emot att parterna i avtal reglerar frågor om kompensation och liknande när överenskommen servicenivå inte levereras. Sådana frågor bör i första hand söka lösas avtalsvägen och inte genom lagstiftning.

4.11 Differentierad service

Regeringens förslag: Flygplatsens ledningsenhet ska få tillhandahålla skräddarsydda tjänster till flygplatsanvändare som önskar detta. Det kan exempelvis gälla att man avsätter en del av en terminal till ett visst flygbolag. Om man tillhandahåller skräddarsydda tjänster till visst eller vissa flygbolag ska även andra få tillgång till sådana tjänster. Flygplatsens ledningsenhet ska fritt få fastställa avgifterna för skräddarsydda tjänster under förutsättning att bestämmelserna om icke-diskriminering iaktas.

Om flera flygplatsanvändare önskar få tillgång till skräddarsydda tjänster än vad som är möjligt ska tillgången till dessa fastställas på öppet redovisade villkor.

Promemorians förslag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag.

Remissinstanserna: SAS anser att vissa meningar i paragraferna är oacceptabla, och vill att det ska vara Transportstyrelsen som fastställer differentierade flygplatsavgifter (14 §) och kriterier (15 §). *Svenska Flygbranschen* pekar bl.a. på behovet av att flygplatsens ledningsenhet noggrant definierar vad som ingår i de normala avgifterna, för man har erfarenhet av att regionalbolag ofta betalar fulla avgifter men får en sämre service än andra operatörer får i andra terminaler. Man vill också att icke diskriminerande kriterier (15 §) ska fastställas eller godkännas av Transportstyrelsen.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 10.1 i flygplatsavgiftsdirektivet öppnas för möjligheterna för en enskild flygplatsanvändare att förhandla fram speciella villkor för sin närvaro på berörd flygplats. Ett flygbolag vill kanske minimera sina kostnader och försöka förhandla fram ett avtal om en mera begränsad service än vad som normalt erbjuds på flygplatsen. Ett annat flygbolag kan vilja säkerställa att all deras trafik sker vid en och samma terminal som då ska utformas på ett visst önskat sätt. När specialarrangemang blir aktuella får flygplatsavgifterna anpassas till det som erbjuds. Sådana anpassningar av avgifterna ska vara objektiva och redovisas öppet. Om så sker får flygplatsens ledningsenhet fritt fastställa dessa differentierade flygplatsavgifter. Det framgår av direktivets bestämmelser att det är flygplatsens ledningsenhet som i dessa fall får fastställa avgifterna för skräddarsydda tjänster m.m.

Av artikel 10.2 följer att om ett flygbolag får tillgång till skräddarsydda tjänster ska också andra flygbolag ha möjligheten att få tillgång till dessa.

I artikelns avslutande stycke regleras hur man ska förfara när flera flygplatsanvändare vill utnyttja skräddarsydda tjänster och när kapaciteten inte räcker till för att möta allas önskemål. Då ska tillgången på sådana tjänster fastställas på grundval av relevanta, objektiva, öppet redovisade och icke-diskriminerande kriterier, som får fastställas av flygplatsens ledningsenhet.

Det öppnas också en möjlighet för medlemsstaterna att kräva att dessa kriterier ska godkännas av den oberoende tillsynsmyndigheten. För svensk del bör denna möjlighet inte utnyttjas ännu. Skulle erfarenheten senare visa att det finns ett behov bör lagstiftaren på nytt överväga om denna möjlighet ska utnyttjas.

Bestämmelserna i artikel 10 föreslås genomföras i 14 och 15 §§ förslaget till ny lag.

4.12 Den oberoende tillsynsmyndigheten och tvistlösning

Regeringens förslag: Transportstyrelsen ska vara den oberoende tillsynsmyndigheten enligt lagen om flygplatsavgifter.

Tvister om förändrade avgifter ska kunna hänskjutas till Transportstyrelsen för prövning. Transportstyrelsens beslut ska i sin tur kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det ska krävas prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätt. Tiden för överklagande ska vara tre veckor från den dag då flygplatsens ledningsenhet fattat beslut om ändring av sina avgifter. Den som hänskjuter en tvist till Transportstyrelsen ska före överklagandetidens utgång ange sina yrkanden och de omständigheter som åberopas.

Promemorians förslag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* anser att det bör klart anges att parterna inte kan hänskjuta ett ärende till Transportstyrelsens prövning förrän flygplatsens ledningsenhet efter genomfört samråd har fattat sitt beslut, vilket bör medföra en justering av 17 §. Även 20 § bör justeras så att det framgår att Transportstyrelsen i normalfall ska fatta beslut inom fyra månader från det att ärendet ”kom in till myndigheten”. Detta för att motverka att det uppstår tveksamheter om när ett ärende har inletts. I 19 § bör texten justeras med hänsyn till att en allmän förvaltningsdomstol inte prövar en dit hänskjuten fråga utan överklagande av beslut. Bestämmelsen bör även tydliggöra att den som överklagar Transportstyrelsens beslut inte ska ha vidare möjligheter att förfoga över sin talan än vad som tillkom denne när ärendet var föremål för prövning hos tillsynsmyndigheten. *Kammarrätten* föreslår också att ”klagotid” ersätts med ”före den tid som anges i 17 §”. *Kammarrätten* har också erinrat om att det kan finnas anledning att överväga om det finns ett behov av kompletterande bestämmelser som motsvarar 10 kap. 12 § kommunallagen (1991:900), nämligen att man inte får förelägga någon att komplettera ett överklagande på visst sätt, samt ett förbud att även

utan yrkande besluta till det bättre för enskild när det kan ske utan med för motstående enskilt intresse.

Beträffande 21 § ifrågasätter *Kammarrätten i Jönköping* om förslaget ger tillsynsmyndigheten eller domstol någon egentlig ledning för bedömningen av om flygplatsens ledningsenhet har haft fog för ett beslut om flygplatsavgifter, och ifrågasätter också om förslaget i denna del tillgodoser det krav på transparens som återfinns i direktivet. *Kammarrätten* påpekar också att av den föreslagna lydelsen av 22 § får även Transportstyrelsens tillsvidarebeslut enligt 18 § samt beslut om förlängning enligt 20 § överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Även *Transportstyrelsen* och *Swedavia AB* har pekat på behovet av en justering av 17 §.

Transportstyrelsen önskar att det klart framgår av lagen eller dess förarbeten att kompletterande uppgifter som tas in av myndigheten i ett hänskjutet ärende får läggas till grund för myndighetens beslut.

SAS anser att bestämmelserna måste skrivas om så att Transportstyrelsen får både mandat och plikt att godkänna samtliga former av avgiftsförändringar.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna ska enligt artikel 11.1 i flygplatsavgiftsdirektivet utse eller inrätta en oberoende tillsynsmyndighet för att säkerställa en korrekt tillämpning av de åtgärder som vidtas i enlighet med flygplatsavgiftsdirektivet, och för att åtminstone fullgöra de skyldigheter som följer av artikel 6. Ett villkor för denna tillsynsmyndighet är att den uppfyller kraven på icke-diskriminering som återfinns i artikel 3. Regeringen finner det lämpligt att Transportstyrelsen utses för svenskt vidkommande och föreslår det.

Det öppnas en möjlighet för den oberoende tillsynsmyndigheten att delegera sina uppgifter till annan oberoende myndighet under vissa omständigheter enligt artikel 11.2. Denna möjlighet bör inte Sverige utnyttja. Behöver Transportstyrelsen extern hjälp i något fall får man naturligtvis tillkalla sådan, men åtgärderna bör vidtas i myndighetens eget namn.

Artikel 11.3 ställer upp krav på medlemsstaterna att garantera att den oberoende tillsynsmyndigheten verkligen är det. Medlemsstaterna ska också se till att denna tillsynsmyndighet utövar sina befogenheter på ett opartiskt och öppet sätt. Transportstyrelsen har inga egenintressen i svenska flygplatser eller några flygföretag, och uppfyller därför kraven på oberoende. Redan av regeringsformen följer att en svensk myndighet ska utöva sina befogenheter på ett opartiskt sätt.

Det finns en enkel informationsskyldighet i artikel 11.4 som ålägger medlemsstaten att lämna viss information till kommissionen. Denna fråga behöver inte genomföras i någon lagstiftning, utan tillgodoses enklast genom att regeringen lämnar den begärda informationen.

Det öppnas en möjlighet för medlemsstaterna att inrätta en finansieringsmekanism för den oberoende tillsynsmyndigheten i artikel 11.5. Regeringen har nyligen uttalat ”Transportstyrelsens övriga verksamhet i form av bl.a. regelgivning, stabsuppgifter, prövning av beslut som fattats av annan myndighet och prövning av tvist i avtalsliknande situationer bör inte finansieras med avgifter”, prop. 2010/11:30 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet, s. 49. Därför föreslås inte någon åtgärd med anledning av artikel 11.5.

När det gäller hänskjutna tvister mellan flygplatsanvändarna och flygplatsens ledningsenhet åläggs medlemsstaterna att vidta ett antal åtgärder enligt artikel 11.6. Det gäller att fastställa

- ett förfarande för att lösa sådana tvister,
- på vilka villkor en tvist får föreläggas den oberoende tillsynsmyndigheten, som särskilt ska avvisa klagomål som den inte anser vara vederbörligen motiverade eller tillräckligt dokumenterade, samt
- de kriterier mot vars bakgrund tvisterna ska bedömas för att man ska nå en lösning.

Samtliga dessa förfaranden, villkor och kriterier ska vara icke-diskriminerande, objektiva och redovisas på ett öppet sätt.

Den första strecksatsen ovan bör genomföras genom att parterna ska kunna hänskjuta en tvist till Transportstyrelsen. För att motverka ett okynnesprocessande för att söka åstadkomma ett senareläggande av ikraftträdandet av ny avgifter bör frågan hänskjutas inom tre veckor räknat från den dag då beslutet om de nya avgifterna offentliggjordes. Av samma hänsyn bör den som hänskjuter frågan inom samma tid ange sina yrkanden och de bevis och andra handlingar som man vill åberopa. För att denna tidsgräns ska få genomslag föreslås att Transportstyrelsen inte får beakta sådant som lämnas in därefter.

För att genomföra den tredje strecksatsen föreslås att det i en särskild paragraf anges ett antal punkter som särskilt ska beaktas vid prövningen. Dessa bör då väljas så att de kan bidra till en effektiv tillämpning av flygplatsavgiftsdirektivets regelverk och motverka förhållningar, okynnesklagomål m.m. Som exempel på vad som särskilt ska beaktas vid prövningen kan nämnas

- att man inte har iakttagit reglerna om samråd på ett godtagbart sätt,
- hur flygplatsens ledningsenhet har lämnat föreskriven information enligt 7 § förslaget till ny lag, eller hur flygplatsanvändarna själva har fullgjort sin informationsplikt enligt 8 § förslaget till ny lag,
- om en höjning av avgifterna väsentligt avviker från utvecklingen av konsumentprisindex eller liknande under motsvarande period kan det finnas skäl att inta en mera kritisk hållning till de nya avgifterna,
- om flygplatsens ledningsenhet, som själv får välja hur man offentliggör sina nya avgifter, har gjort det på ett dunkelt eller svåråtkomligt sätt ska detta vara en allvarlig nackdel för ledningsenheten.

Det låter sig knappast göras att i lag närmare reglera hur och vad som ska beaktas vid en överprövning. Regeringen finner inte att det föreligger något behov av en kompletterande bestämmelse av det slag som återfinns i 10 kap. 12 § kommunallagen. Eftersom prövningen bara kan omfatta de frågor som åberopats före överklagandetidens utgång ska bestämmelsen anpassas till detta.

Bestämmelser om Transportstyrelsens prövning finns i 16–21 §§ förslaget till ny lag.

Transportstyrelsens beslut föreslås kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Bestämmelser om överprövningen och om att ett överklagat beslut ska gälla omedelbart oavsett överklagandet, om inte annat har bestämts återfinns i 22–23 §§ förslaget till ny lag. Kammarrätten har påpekat att förslaget till lagtext tillåter att man kan överklaga även interimistiska beslut samt beslut om förlängd tid för prövning i Transportstyrelsen. Det är självfallet slutliga beslut som meddelas av

Transportstyrelsen som bör kunna bli föremål för överprövning. Ett sådant intresse är inte lika starkt för interimistiska beslut som kommer att ha kort giltighetstid. Samma begränsade intresse torde kunna göras gällande för ett beslut att förlänga handläggningstiden för prövningen av ett hänskjutet ärende. Regeringen föreslår således att endast slutliga beslut ska kunna överklagas.

I artikel 11.7 finns krav på samråd med de berörda parterna vid handläggningen av ett hänskjutet ärende, och skyldighet för parterna att lämna den information som Transportstyrelsen behöver. Där finns också tidsfrister inom vilka beslut ska fattas. Det samråd som åsyftas ryms i den allmänna kommunikationsskyldighet som följer av 17 § förvaltningslagen (1986:223). Skyldigheten för parterna att lämna den information som Transportstyrelsen behöver ska sannolikt tolkas som att en part inte får motsätta sig att den dokumentation som finns från samråd mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna överlämnas till Transportstyrelsen när en tvist har hänskjutits dit. Bestämmelserna om tidsfrister föreslås bli reglerat i framför allt 20 § förslaget till ny lag.

Regleringen i 19 § torde vara tillräcklig för att inte tillåta att Transportstyrelsen eller allmän förvaltningsdomstol på eget initiativ ska söka avhjälpa brister i ett överklagande. Det är i de fall som behandlas i den föreslagna lagen svårt att tänka sig ett fall där en överprövande myndighet eller domstol skulle kunna gå utöver ett yrkande utan att det skulle kunna ske "till men för motstående enskilt intresse". Något behov av en bestämmelse som påminner om 10 kap. 12 § kommunallagen (1991:900) föreligger enligt regeringens bedömning därmed inte.

I artikel 11.8 stadgas att den oberoende tillsynsmyndigheten ska offentliggöra en årlig rapport om sin verksamhet. Detta kommer att regleras i en kommande förordning om flygplatsavgifter.

4.13 Rapportering och översyn

Regeringens förslag: Transportstyrelsen och flygplatsens ledningsenhet ska vara skyldiga att samarbeta med Europeiska kommissionen när det gäller tillämpningen av det aktuella flygplatsavgiftsdirektivet och inför utarbetandet av den rapport som Europeiska kommissionen ska ta fram 2013.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* anser att det ska tydliggöras att det med "kommissionen" avses "Europeiska kommissionen".

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I artikel 12.2 i flygplatsdirektivet finns ett krav på samarbete, framför allt att lämna underlag till kommissionen för att den ska kunna fullgöra det som framgår av artikel 12.1. En sådan samverkansbestämmelse finns i 24 § förslaget till ny lag. Bestämmelsens lydelse har justerats i enlighet med synpunkten från Kammarrätten i Jönköping.

Regeringens förslag: Den nya lagen ska träda ikraft den 1 juli 2011, eller så fort det är möjligt.

Promemorians förslag: I promemorian föreslogs att lagen skulle träda i kraft den 15 mars 2011.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har framfört några synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: De avslutande artiklarna i flygplatsavgiftsdirektivet är sedvanliga artiklar som återfinns i de flesta EU-direktiv. De kräver ingen särskild lagstiftningsåtgärd. Enligt artikel 13.1 ska de nationella reglerna ha trätt i kraft senast den 15 mars 2011. Efter som genomförandet är försenat föreslås i denna lagrådsremiss att den nya lagen ska träda i kraft den 1 juli 2011.

5 Ändringar i luftfartslagen (2010:500)

5.1 Hänvisning till lagen om flygplatsavgifter

Regeringens förslag: En upplysning om att det finns bestämmelser om avgifter i lagen om flygplatsavgifter ska införas i luftfartslagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte berört denna fråga.

Skälen för regeringens förslag: I luftfartslagen (2010:500) finns bestämmelser om rätten för den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten att ta ut avgifter för bl.a. användningen av flygplatsen. Med anledning av den lag om flygplatsavgifter som nu föreslås bör det i luftfartslagen finnas en upplysning som erinrar om den nya lagen. Det görs lämpligen genom att det införs en ny paragraf, 6 kap. 18 a §, i luftfartslagen med en upplysningsbestämmelse.

5.2 Avtal om överlämnande av tillsynsuppgift till annat land

Regeringens förslag: Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen ska få ingå avtal med annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* välkomnar den föreslagna ändringen, eftersom ett sådant bemyndigande är en förutsättning för Sveriges anpassning till luftfartens internationella reglering och luftfartens behov. Med anledning av att Skandinaviskt Tillsynskontor (STK) lagts ned och tillsynen över SAS direkt ska utövas av myndigheterna i Danmark, Norge och Sverige har det uppstått behov av att skapa

nödvändiga förutsättningar för skandinaviskt samarbete kring tillsyn av simulatorer som är belägna i tredje land (exempelvis USA) och som används inom luftfartsutbildning. Samarbetet innebär att myndigheterna nyttjar varandras resurser m.m. Genom samarbete mellan de skandinaviska länderna kan tillsynen bedrivas effektivare. Samarbetet har tidigare fungerat främst i STK:s regi men nu finns ett behov för Transportstyrelsen att kunna ingå avtal med annat land som kan innebära att vissa tillsynsuppgifter överförs. Sådana avtal kan i framtiden även bli aktuella för annan utbildningsverksamhet inom luftfartsområdet (exempelvis flygledarutbildning) eller annan flygsäkerhetsmässig verksamhet. Transportstyrelsen föreslår därför att 12 kap. 1 § får en vidare lydelse än som föreslogs i den remitterade promemorian.

Svenska Flygbranschen är positiv till förslaget om ändring i luftfartslagen, då detta löser en fråga som orsakat en hel del bekymmer för några av medlemmarna. Även *SAS* stödjer förslaget i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Genom ett tillägg till Chicago-konventionen, artikel 83 a (*på engelska 83 bis*), vilket har ratificerats av Sverige, öppnas en möjlighet för ett land att avtala med ett annat land om att detta andra land tar över tillsynen av ett svenskt luftfartyg, oftast i samband med att luftfartyget hyrs ut till ett företag i det andra landet. Frågan om ratifikation av tillägget behandlades i prop. 1984/85:212.

Efter det att riksdagen antagit luftfartslagen (2010:500), (prop. 2009/10:95, bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295) har uppmärksamrats att luftfartslagen behöver kompletteras med en bestämmelse som gör det möjligt för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen att ingå avtal med ett annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg ska utövas av det andra landet.

Denna brist innebär att svenska lufttrafikföretag som vill hyra ut ett av sina luftfartyg till ett företag i annat land för en inte alltför lång tid i praktiken inte får tillstånd till detta om inte luftfartyget registreras om till det andra landets register. En omregistrering är en kostnadskrävande och otymplig process, som i praktiken omöjliggör för svenska flygbolag att låna ut sina luftfartyg under tider när dessa inte går i trafik.

Artikel 83 a i Chicagokonventionen ger en möjlighet för två länder att avtala om övertagande av tillsynsansvar, och om detta avtal kungörs på visst sätt blir avtalet bindande inför övriga stater som har anslutit sig till konventionen.

I praktiken förekommer också att två länders tillsynsmyndigheter träffar avtal om övertagande av tillsynsansvar för visst eller vissa luftfartyg utan att man går vidare med kungörande enligt artikel 83 a.

För att tillsynen av luftfartyg ska fungera på ett smidigt och praktiskt genomförbart sätt måste tillsynen åvila en myndighet som har praktiska möjligheter att genomföra tillsynen.

För att i första hand främja ett effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser i de skandinaviska länderna och därigenom också kunna sänka kostnaderna vid tillsynen av SAS bör Transportstyrelsen, efter regeringens bemyndigande, också få ingå avtal med ett annat land om att tillsyn av luftvärdighet och luftfartygsunderhåll ska utövas av det andra landet.

Transportstyrelsen har anfört att det finns behov av även kunna ingå avtal med andra länder om närliggande tillsynsfrågor och har därför

föreslagit att 12 kap. 1 § luftfartslagen ges en vidare lydelse än som föreslogs i den remitterade promemorian. En sådan justering måste dock föregås av noggrann analys och ytterligare överväganden och kan därför inte tas om hand inom ramen för detta lagstiftningsärende.

Mot denna bakgrund lämnas således ett förslag om ändring av 12 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500) som möjliggör att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet genom avtal överlämnas till annat land. Riksdagens beslut om ändringen bör fattas med iakttagande av bestämmelserna i 10 kap. 8 § regeringsformen.

6 Konsekvensbeskrivning

Det gäller här att genomföra ett EU-direktiv. Eftersom direktivets bestämmelser i dag bara träffar Stockholm Arlanda flygplats och kanske Göteborg Landvetter i framtiden krävs det att direktivet genomförs i lagform eftersom Arlanda numera ägs och drivs av Swedavia AB.

Lagens bestämmelser kommer att träffa ledningsenheten på Arlanda samt de flygbolag som trafikerar denna flygplats.

Det beror på flygbolagen själva hur pass mycket de vill engagera sig själva eller agera gemensamt i någon form när det gäller fortlöpande samråd och vid samråd i samband med förändringar i avgiftssystemet.

Reglerna kan medföra visst merarbete för Transportstyrelsen. Samtidigt ska man beakta att Transportstyrelsen redan i dag genomför olika samråd, utan att dessa är lagreglerade. För närvarande bedöms lagförslaget regler kunna hanteras inom gällande ramar.

Ett syfte med direktivet är att man vill öka kostnadseffektiviteten på gemenskapens större flygplatser, och verka för att flygplatsavgifterna tas ut på ett öppet, konkurrensneutralt och relevant sätt.

Det öppnas en möjlighet att förhandla fram speciallösningar för lufttrafikföretagen så att man kan få såväl mera som mindre service än det som normalt erbjuds. Detta måste uppfattas som positivt för i första hand flygplatsanvändarna.

Det är rimligt att anta att avgifterna på en flygplats över en längre tid kommer att revideras en gång om året. Detta antagande leder till att det högst genereras ett mål per år i allmän förvaltningsdomstol. Detta bör kunna hanteras inom domstolarnas befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget till ändring av luftfartslagen kommer att underlätta avsevärt, framför allt ekonomiskt, för de svenska lufttrafikföretag som vill hyra ut delar av sin flotta under lågsäsong.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om flygplatsavgifter

1 §

I paragrafen genomförs artikel 1.2 och 1.3 i flygplatsavgiftsdirektivet.

Stockholm Arlanda flygplats har den klart största trafiken med nästan 17 miljoner passagerarrörelser under 2010. Göteborg Landvetter hade samma tid drygt 4,1 miljoner passagerarrörelser. Antalet passagerarrörelser varierar oftast en hel del mellan åren. Det är dock underlaget från Europeiska kommissionen (Eurostat) som styr huruvida en flygplats ska omfattas av regleringen eller inte. Transportstyrelsen ska årligen offentliggöra vilka flygplatser som omfattas av lagen (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2).

2 §

I paragrafen anges tre typer av avgifter som inte ska omfattas av lagens bestämmelser. Genom paragrafen genomförs artikel 1.4.

Avgiften för flygning på sträcka eller en route är den avgift som ibland benämns undervägsavgift och som tas ut för flygningar där någon av Sveriges två flygledningscentraler har ansvaret för, dvs. luftfartyget befinner sig inte i omedelbar närhet av en flygplats från vilken man har startat eller avser att landa på.

Det kan påpekas att den gemensamma avgiften för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage fastställs i annan ordning av Transportstyrelsen och är därigenom också undantagen från lagens tillämpningsområde (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2).

3 §

I paragrafen finns i allt väsentligt de definitioner som framgår av artikel 2. Beträffande ”flygplatsnät” pekas Transportstyrelsen ut som den som på medlemsstaten Sveriges vägnar får utse en sådan sammanslutning. Några av definitionerna påminner om dem som finns i lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.3).

4 §

I paragrafen genomförs i allt väsentligt artikel 3 i flygplatsavgiftsdirektivet. Exempel på frågor av allmänt och generellt intresse kan vara miljöskäl (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4).

5 §

Paragrafen motsvarar i allt väsentligt artikel 4 i flygplatsavgiftsdirektivet.

Det är Transportstyrelsen som utser en sammanslutning av flygplatser som ett flygplatsnät, jfr 3 § (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.5).

6 §

I paragrafen genomförs det som krävs enligt artikel 6.1 i flygplatsavgiftsdirektivet. Det gäller de samråd som ska hållas med viss regelbundenhet mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna av flygplatsen oavsett om avgifterna ska ändras eller inte (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.7).

7 §

I paragrafen genomförs artikel 7.1 i flygplatsavgiftsdirektivet. Inför varje samråd enligt 6 § ska flygplatsens ledningsenhet lämna viss information till flygplatsanvändarna. Den information som ska lämnas räknas upp i artikel 7.1 och anges i denna paragraf (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.8).

8 §

I paragrafen genomförs artikel 7.2 i flygplatsavgiftsdirektivet. Inför varje samråd enligt 6 § ska flygplatsanvändarna lämna den information som anges i paragrafen till flygplatsens ledningsenhet. Värt att notera är att denna information inte behöver lämnas till övriga flygplatsanvändare. Eftersom det är möjligt för flygplatsanvändare att låta sig företrädas av en gemensam sammanslutning eller kan det ibland vara möjligt att dessa flygplatsanvändare lämnar sin information om prognoser och utvecklingsprojekt gemensamt (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.8).

9 §

Paragrafen motsvarar artikel 8 i flygplatsavgiftsdirektivet om att flygplatsens ledningsenhet ska samråda med flygplatsanvändarna innan planerna för nya infrastrukturprojekt slutgiltigt fastställs. Artikel 8 säger inget om undantag för mindre infrastrukturprojekt, men det kan noteras att i direktivets beaktandesats 14 talas det om ”betydande infrastrukturprojekt” (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.9).

10 och 11 §§

I paragraferna genomförs artikel 6.2 i flygplatsavgiftsdirektivet. Det gäller här det samrådsförfarande som ska äga rum i samband med förändringar i flygplatsavgifterna, vare sig ändringarna endast innebär en förändring i beloppens storlek, eller om man ändrar principerna för avgifterna.

Tanken är att ett förslag till nya avgifter ska presenteras minst fyra månader innan de planeras träda i kraft. Samtidigt ska skälen till förändringarna lämnas. Därefter ska samråd ske mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna. När flygplatsens ledningsenhet fattar sitt beslut ska den ta ställning till de synpunkter som förts fram av flygplatsanvändarna. De flygplatsanvändare som aktivt deltagit i samrådet ska underrättas direkt om beslutet.

Beslutet ska också offentliggöras så att de aktörer som inte deltagit aktivt i samråden får kännedom om det. Det bör ankomma på flygplatsens ledningsenhet att själv bestämma hur man vill offentliggöra sitt beslut om de ändrade avgifterna. Väljer man ett sätt som är svårtillgängligt och inte ger flygplatsanvändarna en rimlig chans att nås av informationen ska detta läggas flygplatsens ledningsenhet till last vid en eventuell överprövning, se närmare om detta under 21 § (Paragraferna behandlas i avsnitt 4.7).

12 §

I paragrafen genomförs artikel 7.3 i flygplatsavgiftsdirektivet i vilken det finns en bestämmelse om att information som lämnas vid samråd (se 7

och 8 §§) ska behandlas konfidentiellt. All information torde inte vara av sådant slag att tystnadsplikt är motiverad, men uppgifter om företags ekonomiska ställning som inte framgår av offentliggjorda bokslut brukar omfattas av känslig. Här föreslås en bestämmelse, som har sin förebild i annan lagstiftning, exempelvis 6 kap. 14 § luftfartslagen (2010:500).

Det *första stycket* gäller enskilda rättssubjekt, dvs. det som inte är ”allmän verksamhet”.

I *andra stycket* upplyses om att offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) gäller i allmän verksamhet i stället för tystnadsplikten enligt första stycket. Enligt 16 § ska Transportstyrelsen pröva tvister mellan flygplatsanvändare och flygplatsens ledningsenhet avseende flygplatsavgifter och på det sättet kan uppgifter om de inblandade företagens ekonomiska ställning komma att lämnas över till myndigheten. I Transportstyrelsens tillsynsverksamhet gäller den s.k. tillsynssekretessen enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen vilken skyddar uppgifter om bl.a. en enskilds affärs- och driftförhållanden (9 § offentlighets- och sekretessförordningen [2009:641] och punkt 17 i bilagan till förordningen). När begreppet tillsyn används i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen har det en annan betydelse än inom förvaltningsrätten. Enligt förarbetena till sekretesslagen åsyftas med begreppet tillsyn det område som vid tiden för den lagens förarbeten beskrevs med ordet kontroll. Ordet tillsyn ska enligt dessa förarbeten inte ges en allt för snäv tolkning utan får anses omfatta alla de fall där en myndighet har en övervakande eller styrande funktion i förhållande till näringslivet (prop. 1979/80:2 Del A s. 235 och 2008/09:150 s. 355 f.). Transportstyrelsens prövning enligt 16 § torde därmed ha sådan karaktär att den utgör en del av myndighetens tillsynsverksamhet, som det begreppet ska förstås vid tillämpning av offentlighets- och sekretesslagen. Därmed bör också, under vissa närmare angivna förutsättningar, sekretess kunna gälla hos Transportstyrelsen för känsliga uppgifter om de inblandade företagens affärs- och driftförhållanden (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.8).

13 §

I paragrafen genomförs artikel 9.1 och 9.2 i flygplatsavgiftsdirektivet. Värt att notera är att avtal enligt denna paragraf inte kan ingås mellan en flygplats ledningsenhet och endast en av flygplatsanvändarna (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.10).

14 §

Artikel 10.1 i flygplatsavgiftsdirektivet öppnar upp för en möjlighet för en flygplatsanvändare – eller en sammanslutning av flygplatsanvändare – att träffa avtal med flygplatsens ledningsenhet om en servicenivå som avviker från det som erbjuds i normalfallet. Det är möjligt att träffa avtal om en lägre servicenivå mot exempelvis lägre avgifter. I paragrafen genomförs artikelns bestämmelser. Den möjlighet som öppnas i 14 § kan bli aktuell t.ex. när ett visst flygbolag önskar en bättre service än normalfallet.

En flygplats ledningsenhet torde inte vara skyldig att gå med på alla önskemål om avvikelser från normalfallet som ett flygbolag önskar.

Tillhandahålls differentierad service får flygplatsens ledningsenhet fritt anpassa nivån på flygplatsavgifterna för denna service. Man ska dock tillämpa bestämmelsen om icke-diskriminering i 4 § (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.11).

15 §

I denna paragraf genomförs artikel 10.2 i flygplatsavgiftsdirektivet, nämligen att om ett flygbolag har rätt till speciella servicearrangemang ska andra flygbolag ha möjlighet att träffa avtal om samma arrangemang, i den mån det är möjligt.

Om det inte är möjligt att tillgodose alla önskemål om speciella arrangemang, ska tillgången till dessa fastställas på relevanta, objektiva, öppna redovisade och icke-diskriminerande kriterier. Det är flygplatsens ledningsenhet som ska fastställa dessa kriterier (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.11).

16 §

I stället för sedvanlig överprövning i domstol som första instans ges i paragrafen en möjlighet för en part att till Transportstyrelsen hänskjuta en tvist om ett beslut av flygplatsens ledningsenhet om att ändra sina avgifter. Möjligheten att hänskjuta ett beslut om avgiftsändring står öppet för alla flygplatsanvändare vid aktuell flygplats, oavsett hur mycket man utnyttjar flygplatsen. Formellt sett kan även flygplatsens ledningsenhet hänskjuta ett ärende. I paragrafen genomförs artikel 6.3 i direktivet (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.12).

17 §

I denna paragraf, som delvis genomför artikel 11.6 i flygplatsavgiftsdirektivet, anges vissa villkor för den som vill hänskjuta en tvist om taxeändring. Talan ska anhängiggöras inom tre veckor från den dag då flygplatsens ledningsenhet offentliggjorde sitt beslut. Inom samma tid ska också samtliga yrkanden, samt handlingar och bevis presenteras. Syftet är att försöka åstadkomma en effektiv och rättssäker process utan onödig tidsutdräkt (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.12).

18 §

I paragrafen genomförs artikel 6.4 i flygplatsavgiftsdirektivet. När en tvist om ändrade avgifter har hänskjutits till Transportstyrelsen får de nya avgifterna inte börja tillämpas förrän myndigheten har prövat frågan. Detta framgår av *första stycket*.

Av *andra stycket* framgår att Transportstyrelsen måste ta någon form av ställning inom fyra veckor från det att tvisten har hänskjutits dit. I första hand ska man ta slutlig ställning inom fyra veckorsfristen. Om det inte är möjligt måste man fatta ett interimistiskt beslut om ändringarna ska träda i kraft eller inte (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.12).

19 §

I paragrafen föreskrivs att den som hänskjuter en tvist till Transportstyrelsen måste presentera hela sin talan inom den treveckorsfrist som gäller. Genom paragrafen genomförs delvis artikel 11.6 i flygplatsavgiftsdirektivet (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.12).

20 §

I paragrafen, som delvis genomför artikel 11.7 i flygplatsavgiftsdirektivet, anges de tidsfrister som gäller för att Transportstyrelsen ska fatta ett slutligt beslut om en fråga som avser tvistlösning (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.12).

21 §

I paragrafen genomförs artikel 11.6 c i flygplatsavgiftsdirektivet, enligt vilken det ska fastställas kriterier mot vars bakgrund tvister ska bedömas för att det ska vara möjligt att nå en lösning.

I paragrafen föreskrivs vilka omständigheter som särskilt ska beaktas vid en sådan prövning, under förutsättning att omständigheten återopats av den part som hänskjutit tvisten.

Enligt punkt 1 ska beaktas om några av reglerna i 6–10 §§ har åsidosatts eller genomförts på ett sätt som allvarligt åsidosätter tankarna bakom samrådsförfarandet. Det gäller såväl sättet som samråden har genomförts på som den information som parterna ska lämna inför samråden. Föreligger det brister som inte är obetydliga bör de nya avgifterna inte godkännas.

I punkten 2 tas upp att man gör en prövning av hur föreslagna ändringar förhåller sig till prisutvecklingen under samma tid i samhället i övrigt.

Av 11 § andra stycket framgår att flygplatsens ledningsenhet får bestämma hur man vill offentliggöra ett beslut om nya avgifter. Om detta offentliggörande sker på ett mindre godtagbart sätt ska detta förhållande ligga flygplatsens ledningsenhet till last vid Transportstyrelsens prövning. Detta tas upp i punkt 3.

Notera dock att en omständighet för att beaktas ska ha återopats av den part som hänskjutit tvisten. Det kan även finnas andra skäl som kan vara värda att väga in i bedömningen. Flygplatsens ledningsenhet kan exempelvis visa på kostnadshöjningar som rimligen bör belasta flygplatsanvändarna. Det får bli en fråga för de rättstillämpande instanserna att pröva om sådana andra skäl föreligger (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.12).

22 §

I paragrafen finns en bestämmelse om överklagande av Transportstyrelsens beslut. Det är bara slutliga beslut som får överklagas, inte interimistiska beslut och inte heller Transportstyrelsens beslut att förlänga prövoperioden med högst två månader enligt 20 §.

I *andra stycket* införs ett krav på prövningstillstånd för överklagande till kammarrätt. (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.12).

23 §

I paragrafen föreskrivs att beslut som meddelats av Transportstyrelsen eller en domstol ska gälla omedelbart, om inte annat har bestämts (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.12).

24 §

Kommissionen ska enligt artikel 12.1 i flygplatsavgiftsdirektivet överlämna en rapport om tillämpningen av direktivet till Europaparlamentet och rådet. För att möjliggöra denna rapport föreskrivs i artikel 12.2 att medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta vid tillämpningen av direktivet, särskilt i fråga om inhämtandet av de uppgifter som behövs för rapporten. I 25 § finns en bestämmelse om skyldighet för flygplatsens ledningsenhet och framför allt Transportstyrelsen att lämna uppgifter som behövs för rapporten och vid andra tillfällen när det behövs vid tillämpningen av denna lag (Paragrafen behandlas i avsnitt 4.13).

Ikraftträdande

Enligt flygplatsavgiftsdirektivet ska de nationella bestämmelserna träda i kraft senast den 15 mars 2011. Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2011.

7.2 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

6 kap. 18 a §

I paragrafen införs en upplysning om den nya lagen om flygplatsavgifter (avsnitt 5.1).

12 kap. 1 §

I paragrafen införs en nytt *fjärde stycke*, som ger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen rätt att ingå avtal med annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet. Bestämmelsen kan huvudsakligen bli aktuell i två situationer. Det första fallet avser när ett svenskt luftfartyg hyrs ut till ett företag i annat land för en så pass lång tid att det är väsentligt att tillsyn kan ske i praktisk närhet av luftfartyget, men hyrestiden inte är så lång att det framstår som rimligt att luftfartyget förs över till annat lands register. Det andra fallet, tillsyn över luftvärdighet och luftfartygsunderhållet, blir framför allt aktuellt i samband med att olika tillsynsfunktioner för SAS delas upp mellan Danmark, Norge och Sverige (Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2).

Promemorians lagförslag

Förslag till

Lag om flygplatsavgifter

Härmed föreskrivs följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller för den flygplats i Sverige som har det högsta antalet passagerarrörelser, och för flygplatser där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser.

Den myndighet som regeringen bestämmer ska årligen utifrån uppgifter från kommissionen (Eurostat) offentliggöra vilka flygplatser i Sverige för vilka lagen ska tillämpas.

Undantag för vissa avgifter

2 § Lagen gäller inte

- avgifter som tas ut som ersättning för flygtrafiktjänster för flygning på sträcka,
- avgifter som tas ut som ersättning för marktjänster enligt bilagan till lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser, eller
- avgifter som tas ut för att finansiera assistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006.

Definitioner

3 § I denna lag avses med

flygplats: varje markområde som är särskilt inrättat för landning, start och manövrering av luftfartyg, inbegripet de närliggande anläggningar som kan behövas för flygtrafiken och för service till luftfartygen, samt de anläggningar som behövs för de kommersiella luftfartstjänsterna,

flygplatsens ledningsenhet: den enhet som, tillsammans med annan verksamhet eller självständigt har i uppdrag att administrera och förvalta flygplatsens eller flygplatsnätets infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av de olika aktörer som befinner sig på berörd flygplats eller inom berört flygplatsnät,

flygplatsanvändare: varje fysisk eller juridisk person som med flyg transporterar passagerare, post eller gods, till eller från den berörda flygplatsen,

flygplatsavgift: en avgift som tas ut till förmån för flygplatsens ledningsenhet och som betalas av flygplatsanvändarna för utnyttjandet av sådana faciliteter och tjänster som uteslutande tillhandahålls av flygplatsens ledningsenhet och som avser landning, start, belysning och parkering av luftfartyg samt hantering av passagerare och gods,

flygplatsnät: en sammanslutning av flygplatser som utsetts som flygplatsnät av Transportstyrelsen och som drivs av samma ledningsenhet. Bilaga 2

Icke-diskriminering

4 § Flygplatsens ledningsenhet ska utforma flygplatsavgifterna på sådant sätt att alla flygplatsanvändare behandlas på ett likvärdigt sätt. En differentiering av avgifterna får förekomma om det sker med hänsyn till frågor av allmänt och generellt intresse, exempelvis av miljöskäl. De kriterier som används för en sådan differentiering ska vara relevanta, objektiva och redovisas på ett öppet sätt.

Flygplatsnät

5 § Om en flygplats, som omfattas av denna lag, ingår i ett nät av flygplatser med samma ägare, får det införas ett gemensamt avgiftssystem för dessa flygplatser. Ett sådant gemensamt avgiftssystem ska redovisas på ett öppet sätt.

Samråd

Fortlöpande samråd

6 § Flygplatsens ledningsenhet ska samråda med flygplatsanvändarna om flygplatsavgifterna och kvaliteten på de tjänster som flygplatsen tillhandahåller. Samråd ska äga rum minst en gång om året om inte annat har överenskommits vid det senaste samrådet eller det följer av ett flerårigt avtal mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna. Vid samråd enligt denna paragraf ska flygplatsanvändarna kunna representeras av företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare.

7 § Flygplatsens ledningsenhet ska inför varje samråd enligt 6 § informera motparten om vilket underlag som har använts för att fastställa systemet för flygplatsavgifter eller nivån på avgifterna. Informationen ska åtminstone omfatta

1. en förteckning över de olika tjänster och infrastrukturer som tillhandahålls i utbyte mot de flygplatsavgifter som tas ut,
2. den metod som används för att fastställa flygplatsavgifterna,
3. den övergripande kostnadsstrukturen för de faciliteter och tjänster som flygplatsavgifterna avser,
4. inkomsterna av de olika avgifterna och den sammanlagda kostnaden för de tjänster som de omfattar,
5. eventuell offentlig finansiering av de anläggningar och tjänster som flygplatsavgifterna avser,
6. prognoser över situationen vid flygplatsen såvitt avser avgifter, flygtrafikens utveckling och planerade investeringar,
7. den faktiska användningen av flygplatsens infrastruktur och utrustning under viss tid, och

8. det förväntade resultatet av alla större planerade investeringar när det gäller deras effekt på flygplatskapaciteten. Bilaga 2

8 § Varje berörd flygplatsanvändare ska före varje samråd enligt 6 § informera flygplatsens ledningsenhet om sina

1. trafikprognoser,
2. prognoser om sammansättningen och den planerade användningen av sin flotta,
3. utvecklingsprojekt som avser den berörda flygplatsen, och
4. behov såvitt avser den berörda flygplatsen.

9 § Flygplatsens ledningsenhet ska samråda med flygplatsanvändarna innan planer för nya infrastrukturprojekt slutgiltigt fastställs.

Samråd vid förändringar av flygplatsavgifterna

10 § När flygplatsens ledningsenhet överväger en förändring i systemet för flygplatsavgifter eller nivån på dessa ska flygplatsens ledningsenhet till flygplatsanvändarna lämna över förslag till sådana ändringar samt skälen för de föreslagna ändringarna senast fyra månader innan ändringarna föreslås träda i kraft. Förslaget får dock lämnas senare om det finns synnerliga skäl. Skälen ska i så fall redovisas för flygplatsanvändarna i samband med att ändringsförslagen sänds till dem.

Innan flygplatsens ledningsenhet fattar ett beslut om ändringar i systemet för flygplatsavgifter eller nivån på dessa ska de synpunkter som flygplatsanvändarna fört fram beaktas.

11 § Ett beslut om ändringar i systemet för flygplatsavgifter eller nivån på dessa bör offentliggöras senast två månader före ikraftträdandet. Om parterna inte är ense om ändringarna ska ett sådant beslut motiveras i förhållande till de invändningar som flygplatsanvändarna fört fram. Om offentliggörandet sker senare än två månader före ikraftträdandet, ska detta motiveras särskilt.

Flygplatsens ledningsenhet bestämmer hur offentliggörandet ska ske.

Tystnadsplikt

12 § Den flygplatsanvändare som får ta del av uppgifter som avses i 7 § eller som inom flygplatsens ledningsenhet får ta del av uppgifter som avses i 8 § får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst fått veta om enskildas ekonomiska förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för det som sägs i första stycket.

Servicenivå

13 § Om flygplatsens ledningsenhet och företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändarna avser att ingå ett service-

nivåavtal om kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls vid flygplatsen, får förhandlingar om detta ingå i de samråd som avses i 6 §.

I sådana servicenivåavtal som avses i första stycket ska det fastställas vilken servicenivå som ska tillhandahållas av flygplatsens ledningsenhet. Därvid ska beaktas det system som faktiskt tillämpas eller flygplatsavgifternas faktiska nivå och den servicenivå som flygplatsanvändarna är berättigade till i utbyte mot de flygplatsavgifter som betalas.

Differentierad service

14 § Flygplatsens ledningsenhet får variera kvaliteten och omfattningen av enskilda flygplatstjänster, terminaler eller delar av terminaler för att tillhandahålla skräddarsydda tjänster, eller avsätta en terminal eller en del av en terminal för särskilt ändamål.

Nivån på flygplatsavgifterna får differentieras utifrån kvaliteten på och omfattningen av flygplatstjänster som varieras enligt första stycket eller andra objektiva och öppet redovisade skäl. När flygplatsens ledningsenhet fastställer sådana differentierade flygplatsavgifter ska den beakta vad som föreskrivs i 4 § om icke-diskriminering.

15 § Den flygplatsanvändare som önskar utnyttja skräddarsydda tjänster eller få en hel eller del av en terminal avsatt för särskilda ändamål ska ha rätt att få tillgång till detta. Om flera flygplatsanvändare önskar få tillgång till sådana tjänster eller få en hel eller del av en terminal avsatt för särskilt ändamål, ska tillgången fastställas på relevanta, objektiva, öppet redovisade och icke-diskriminerande kriterier, som fastställs av flygplatsens ledningsenhet.

Transportstyrelsens prövning

16 § Varje part som berörs av en ändring av systemet för flygplatsavgifter eller nivå på dessa får hänskjuta frågor om sådana ändringar till Transportstyrelsen.

17 § Den som vill hänskjuta en fråga enligt 16 § ska göra detta till Transportstyrelsen inom tre veckor räknat från och med den dag då flygplatsens ledningsenhet har offentliggjort ändringsförslaget. I sin begäran om prövning ska parten ange vilket beslut om den hänskjutna frågan gäller och de omständigheter som åberopas.

18 § Det beslut om ändring av systemet för flygplatsavgifter eller deras nivå som en begäran om prövning enligt 16 § gäller, får inte börja tillämpas förrän Transportstyrelsen har prövat ärendet.

När Transportstyrelsen har fått en hänskjuten fråga att behandla ska Transportstyrelsen inom fyra veckor fatta ett interimistiskt beslut i fråga om ändringen ska träda i kraft, om inte ett slutligt beslut kan fattas inom samma tid.

19 § Vid prövningen av en hänskjuten fråga får inte beaktas andra omständigheter än sådana som parten har hänvisat till före klagotidens utgång.

20 § Transportstyrelsen ska fatta beslut i ärendet så snart som möjligt och senast inom fyra månader efter det att ärendet inleddes. Om det föreligger synnerliga skäl kan denna period förlängas med två månader. I ett beslut om förlängning ska skälen för förlängningen anges.

21 § Vid prövningen får särskilt beaktas följande:

1. om samrådsreglerna har iakttagits på ett godtagbart sätt,
2. om och hur flygplatsens ledningsenhet har lämnat information enligt 7 §,
3. hur ett förslag till prishöjning förhåller sig till utvecklingen av konsumentprisindex,
4. hur flygplatsens ledningsenhet offentliggjort förslaget till ändringar,
5. hur flygplatsanvändarna har fullgjort sin informationsskyldighet enligt 8 §.

Överklagande

22 § Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

23 § Ett beslut enligt denna lag som har meddelats av domstol eller av Transportstyrelsen ska gälla omedelbart, om inte annat har bestämts.

Krav på samarbete

24 § Flygplatsens ledningsenhet och Transportstyrelsen ska samarbeta med Europeiska kommissionen när kommissionen ska sammanställa en rapport om tillämpningen av direktiv 2009/12/EG enligt artikel 12.1 i direktivet, och när det i övrigt kan behövas vid tillämpningen av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 15 mars 2011.

Lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (2010:500)

dels att 12 kap. 1 § ska ha följande lydelse

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 6 kap. 18 a §, av följande lydelse.

6 kap.**18 a §**

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I lagen (2011:000) om flygplatsavgifter finns ytterligare bestämmelser om avgifter.

12 kap.**1 §**

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i 1–8, 10 och 11 kap. och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser följs. Tillsynsåtgärder får även vidtas stickprovvis.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får anlita någon annan vid tillsynen.

I den utsträckning det behövs för tillsyn enligt första stycket ska där avsedd myndighet och annan som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får ingå avtal med annat land om att tillsynen av svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet.

Denna lag träder i kraft den 15 mars 2011.

Remissinstanser

Följande remissinstanser har inkommit med svar:

Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Linköping, Domstolsverket, Transportstyrelsen, Swedavia AB, Svenska flygföretagens riksförbund (Namnändrat till Svenska Flygbranschen) och SAS

Följande remissinstanser har inte hörts av:

Föreningen Svenskt Flyg, Board of Airline Representatives in Sweden (BARIS), Norwegian Air Shuttle ASA, Thomas Cook Airlines Scandinavia, TUIfly Nordic, Skyways, Nova Airlines AB, Next Time Jet och Golden Air Flyg AB

Följande remissinstanser var närvarande vid remissammanträdet:

Transportstyrelsen, Swedavia AB, Svenska Flygbranschen och SAS