



Lag om flygplatsavgifter

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2010/11:143 Lag om flygplatsavgifter.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens 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 i Sverige bara Stockholm Arlanda flygplats som uppfyller dessa kriterier.

I korthet innebär lagen att flygplatsens ledningsenhet och flygföretagen fortlöpande ska samråda om bl.a. flygplatsavgifterna samt att sådant samråd ska vara obligatoriskt när flygplatsens ledningsenhet överväger att höja sina avgifter eller förändra grunderna för uttaget av avgifterna. Utskottet ställer sig positivt till strävan att öka kostnadseffektiviteten på gemenskapens större flygplatser och att flygplatsavgifterna tas ut på ett öppet, konkurrensneutralt och relevant sätt.

Utskottet föreslår även att riksdagen antar propositionens förslag till ändringar i luftfartslagen (2010:500), som bl.a. 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. Utskottet ser positivt på att lagförslaget förutsätts bidra till bl.a. ett mer effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser. Vid riksdagens beslut i denna fråga ska 10 kap. 8 § regeringsformen (RF) tillämpas mot bakgrund av att beslutet medför att en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning kan överlåtas till ett annat land. Detta innebär att beslutet, i enlighet med 10 kap. 6 § andra stycket RF, ska fattas med minst tre fjärdedels majoritet av de röstande och av mer än hälften av riksdagens ledamöter.

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2011.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	6
Förslag till lag om flygplatsavgifter	6
Ändringar i luftfartslagen	10
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	12
Propositionen	12
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	13

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Förslag till lag om flygplatsavgifter

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om flygplatsavgifter. Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:143 punkt 1.

2. Ändringar i luftfartslagen

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500). Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:143 punkt 2.

Stockholm den 9 juni 2011

På trafikutskottets vägnar

Jan-Evert Rådström

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Leif Jakobsson (S), Christer Akej (M), Annika Lillemets (MP) och Marianne Åhman (FP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (flygplatsavgiftsdirektivet) föreskriver att medlemsstaterna ska sätta de bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet i kraft senast den 15 mars 2011. Direktivet 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. 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 i Sverige bara Stockholm Arlanda flygplats som uppfyller dessa kriterier.

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 hur direktivet ska genomföras. Promemorian har remissbehandlats. 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.

Efter det att riksdagen beslutat att anta luftfartslagen (2010:500)¹ har det uppmärksammats att lagen 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.

Regeringen begärde in Lagrådets yttrande över lagförslagen den 5 maj 2011 och har valt att följa Lagrådets synpunkter i propositionen Lag om flygplatsavgifter (prop. 2010/11:143). Inga motioner har väckts med anledning av propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i *bilaga 1*. Regeringens lagförslag i proposition 2010/11:143 finns i *bilaga 2*.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas ett förslag till lag om flygplatsavgifter som syftar till att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter. I korthet innebär lagen att flygplatsens ledningsenhet och

¹ Se prop. 2009/10:95, bet. 2009/10:CU15, rskr. 2009/10:295.

flygplatsanvändarna (flygbolagen) fortlöpande ska samråda om bl.a. flygplatsavgifterna 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 ett beslut om 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.

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2011.

Utskottets överväganden

Förslag till lag om flygplatsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om flygplatsavgifter. Utskottet ställer sig positivt till strävanden att öka kostnadseffektiviteten på gemenskapens större flygplatser och att flygplatsavgifterna tas ut på ett öppet, konkurrensneutralt och relevant sätt.

Propositionen

Hur flygplatsdirektivet ska genomföras m.m.

Regeringen föreslår att flygplatsavgiftsdirektivet ska genomföras genom en ny lag, lagen 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 är tillämplig på. I lagen ska också tre typer av avgifter anges 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 funktionsnedsättningar.

Regeringen föreslår även att definitioner i direktivet av begreppen flygplats, flygplatsens ledningsenhet, flygplatsanvändare, flygplatsavgift och flygplatsnät tas in i lagen.

Icke-diskriminering

Regeringen föreslår att flygplatsavgifterna 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. Regeringen föreslår att de kriterier som används för en sådan differentiering ska vara relevanta och objektiva samt att de ska redovisas på ett öppet sätt.

Flygplatsnät

Regeringen föreslår att det får införas ett gemensamt avgiftssystem för ett flygplatsnät om flygplatsens ledningsenhet också har kontrollen över andra flygplatser. Med ett flygplatsnät avses enligt lagförslaget en sammanslutning av flygplatser som utsetts som flygplatsnät av Transportstyrelsen och

som drivs av samma ledningsenhet. Enligt regeringens förslag ska ett gemensamt avgiftssystem för ett sådant flygplatsnät redovisas på ett öppet sätt.

Gemensamt avgiftssystem

Regeringen bedömer att möjligheten enligt flygplatsavgiftsdirektivet att införa ett gemensamt avgiftssystem för samma ort eller storstadsregion inte bör utnyttjas för svensk del.

Samråd om flygplatsavgifter, tillsyn och tvistlösning

Regeringen föreslår att flygplatsens ledningsenhet fortlöpande ska 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 sammanlutningar av flygplatsanvändare. I sammanhanget nämner regeringen att Transportstyrelsen under hand har upplyst om att man redan i dag kallar till breda konsultationer två gånger per år beträffande de avgifter Swedavia AB, Luftfartsverket och Transportstyrelsen tar ut. Dessa konsultationer uppges vara efterfrågade och välkomnade av brukarna.

Regeringen föreslår även att ett obligatoriskt samråd med flygplatsanvändarna ska äga rum när flygplatsens ledningsenhet överväger att ändra flygplatsavgifterna. Flygplatsens ledningsenhet ska ta flygplatsanvändarnas synpunkter i beaktande innan den fattar beslut. Om parterna inte kommer överens vid ett sådant samråd ska förändringarna motiveras. Regeringen upplyser i sammanhanget om att detta samråd inte nödvändigtvis behöver sammanfalla med det fortlöpande samrådet.

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen ska vara den oberoende tillsynsmyndigheten enligt den föreslagna lagen om flygplatsavgifter. Transportstyrelsen har inga egenintressen i svenska flygplatser eller några flygföretag och uppfyller därför kraven på oberoende.

Tvister om förändrade flygplatsavgifter ska enligt propositionen kunna hänskjutas till Transportstyrelsen av varje berörd part. Tiden för att hänskjuta en tvist till Transportstyrelsen ska vara tre veckor från den dag då flygplatsens ledningsenhet fattat beslut om ändring av sina avgifter. Skälen för denna tidsfrist är enligt regeringen att den ska motverka att en part försöker senarelägga ikraftträdandet av nya avgifter. Av samma hänsyn bör enligt regeringen den som hänskjuter frågan inom samma tid ange sina yrkanden och de bevis och andra handlingar som man vill åberopa. Transportstyrelsen föreslås ta någon form av ställning inom fyra veckor från det att tvisten har hänskjutits dit, i första hand genom ett slutligt beslut. Om det inte är möjligt föreslås att ett interimistiskt beslut ska kunna fattas om ändringarna ska träda i kraft eller inte.

Regering föreslår att Transportstyrelsens slutliga beslut i ärendet ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. För att förebygga att en överklagandeprocess ska kunna användas för att senarelägga en höjning av avgifterna ska den som hänskjuter en fråga till Transportstyrelsen inom överklagandetiden också presentera hela sin talan.

Insyn

Regeringen föreslår att flygplatsens ledningsenhet inför varje fortlöpande samråd ska 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.

Samråd om nya infrastrukturprojekt

Regeringen föreslår att flygplatsens ledningsenhet ska samråda med flygplatsanvändarna innan planerna för nya infrastrukturprojekt slutligen fastställs. Regeringen noterar i propositionen att det i flygplatsavgiftsdirektivets beaktandesats 14 talas om ”betydande infrastrukturprojekt”.

Kvalitetsnormer

Regeringen föreslår att flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna ska kunna inleda förhandlingar för att ingå ett serviceavtal om kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls på flygplatsen.

Regeringen konstaterar i propositionen att förhandlingar om kvalitetsnivån och kostnadseffektiviteten bör kunna ske samtidigt med de fortlöpande samråden och att sådana förhandlingar även bör 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.

I propositionen framhåller regeringen att 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 bör kunna tillämpas på olika rättssubjekt. Regeringen nämner att det vid remissammanträdet gavs exempel på att den snabbare passage för säkerhetskontroll som tillhandahålls vissa resenärer är en kommersiell tjänst. Men om t.ex. flygplatsanvändarna skulle komma överens med flygplatsens ledningsenhet om 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”.

Differentierad service

Regeringen föreslår att flygplatsens ledningsenhet ska få tillhandahålla skraddarsydd 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 skraddarsydd tjänster till ett visst eller vissa flygbolag ska även andra få tillgång till sådana tjänster. Flygplatsens ledningsenhet ska fritt få fastställa avgifterna för skraddarsydd tjänster under förutsättning att bestämmelserna om icke-diskriminering iakttas. Om fler flygplatsanvändare önskar få tillgång till skraddarsydd tjänster än vad som är möjligt ska tillgången till dessa tjänster fastställas enligt öppet redovisade villkor.

Rapportering och översyn

Regeringen föreslår att 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.

Ikraftträdande och konsekvensbeskrivning

Regeringen föreslår att den nya lagen ska träda ikraft den 1 augusti 2011.

Regeringen upplyser om att direktivets bestämmelser i dag bara träffar Stockholm Arlanda flygplats och eventuellt Göteborg Landvetter i framtiden. Regeringen konstaterar i sammanhanget att det krävs 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 enligt regeringen på flygbolagen själva hur mycket de vill engagera sig själva eller vill agera gemensamt när det gäller fortlöpande samråd och samråd i samband med förändringar i avgiftssystemet. Reglerna kan medföra ett visst merarbete för Transportstyrelsen. Samtidigt ska det enligt regeringen beaktas att Transportstyrelsen redan i dag genomför olika samråd utan att dessa är lagreglerade. För närvarande bedöms lagförslagets regler kunna hanteras inom gällande ramar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att ett syfte med flygplatsavgiftsdirektivet är att man vill öka kostnadseffektiviteten på gemenskapens större flygplatser och verka för att flygplatsavgifterna tas ut på ett öppet, konkurrensneutralt och relevant sätt. Utskottet ställer sig positivt till denna strävan och har inget att invända mot regeringens bedömning av hur direktivet bör genomföras. Utskottet föreslår därför att riksdagen antar regeringens förslag till lag om flygplatsavgifter.

Ändringar i luftfartslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500). Utskottet ser positivt på att lagförslaget förutsätts bidra till bl.a. ett mer effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser.

Propositionen

Regeringen föreslår att det ska införas en upplysning i luftfartslagen (2010:500) om att det finns bestämmelser om avgifter i lagen om flygplatsavgifter. Luftfartslagen innehåller bl.a. 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.

Regeringen föreslår även att luftfartslagen 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 enligt regeringen att svenska lufttrafikföretag som vill hyra ut ett av sina luftfartyg till ett företag i ett 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. En konsekvens av förslaget är enligt regeringen att det avsevärt kommer att underlätta, framför allt ekonomiskt, för svenska lufttrafikföretag som vill hyra ut delar av sin flotta under lågsäsong.

Regeringen upplyser i propositionen om att artikel 83 a i Chicagokonventionen, som har ratificerats av Sverige, ger en möjlighet för två länder att avtala om övertagande av tillsynsansvar, och om detta avtal kungörs på ett visst sätt blir avtalet bindande inför övriga stater som har anslutit sig till konventionen (se prop. 1984/85:212). När det gäller valet av tillsynsmyndighet konstaterar regeringen bl.a. att tillsynen måste åvila en myndighet som har praktiska möjligheter att genomföra den.

Regeringen föreslår också att Transportstyrelsen, efter regeringens bemyndigande, ska få ingå avtal med ett annat land om att tillsynen av luftvärdighet och luftfartygsunderhåll ska utövas av det andra landet. Förslaget bör enligt regeringen genomföras för att främja ett effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser i de skandinaviska länderna och för att kunna sänka kostnaderna vid tillsynen av SAS.

Regeringen upplyser om att Transportstyrelsen har anfört att det finns behov av att även kunna ingå avtal med andra länder om närliggande tillsynsfrågor och har därför föreslagit att 12 kap. 1 § luftfartslagen ges en vidare lydelse än vad som föreslogs i den remitterade promemorian. Reger-

ingen menar att en sådan justering måste föregås av en noggrann analys och ytterligare överväganden och anser därför att den inte kan tas om hand inom ramen för det aktuella lagstiftningsärendet.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500) gör det möjligt för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen att ingå avtal med ett annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet. Utskottet ser positivt på att detta kan främja ett mer effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser och innebära kostnadsbesparingar för de svenska lufttrafikföretag som vill hyra ut delar av sin flotta till ett annat land under lågsäsong. Utskottet föreslår därför att riksdagen antar det förslag till ändringar i luftfartslagen som läggs fram i propositionen.

Utskottet konstaterar att ett avtal om tillsyn kan medföra att man överlåter en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning till ett annat land. Regeringen har i propositionen pekat på att bestämmelserna i 10 kap. 8 § regeringsformen bör iakttas vid riksdagens beslut om denna ändring. Utskottet instämmer i denna bedömning och konstaterar att det innebär att riksdagen kan besluta om en sådan överlåtelse i enlighet med 10 kap. 6 § regeringsformen om minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter röstar för det.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2010/11:143 Lag om flygplatsavgifter:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om flygplatsavgifter.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Lagförslag

1 Förslag till lag om flygplatsavgifter

Härigenom föreskrivs följande¹.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter.

2 § 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.

3 § Transportstyrelsen ska årligen utifrån uppgifter från Europeiska kommissionen (Eurostat) offentliggöra vilka flygplatser som enligt 2 § omfattas av lagen.

Undantag för vissa avgifter

4 § 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

5 § 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

6 § 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

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

Samråd

Fortlöpande samråd

8 § 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.

9 § Flygplatsens ledningsenhet ska inför varje samråd enligt 8 § 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 om 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.

10 § Flygplatsanvändarna ska före varje samråd enligt 8 § 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 som avser den berörda flygplatsen.

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

Samråd vid förändringar av flygplatsavgifterna

12 § 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. Förslagen får dock lämnas senare om det finns synnerliga skäl. Dessa skäl 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.

13 § När flygplatsens ledningsenhet fattar ett sådant beslut om flygplatsavgifter som avses i 12 §, 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

14 § En flygplatsanvändare som får ta del av uppgifter som avses i 9 § eller den som inom flygplatsens ledningsenhet får ta del av uppgifter som avses i 10 § 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

15 § 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 8 §.

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

16 § 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 6 § om icke-diskriminering.

17 § En flygplatsanvändare som vill utnyttja tjänster enligt 16 § ska ha rätt att få detta. Om flera flygplatsanvändare vill utnyttja skräddarsydda tjänster ska tillgången fastställas utifrån relevanta, objektiva, öppet redovisade och icke-diskriminerande kriterier, som fastställs av flygplatsens ledningsenhet.

Tvistlösning

18 § Varje part som berörs av ett beslut om flygplatsavgifter som avses i 12 § får hänskjuta tvister om sådana beslut till Transportstyrelsen.

19 § Den som vill hänskjuta en tvist enligt 18 § ska göra det till Transportstyrelsen inom tre veckor räknat från 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.

20 § När en tvist om ett beslut om flygplatsavgifter har hänskjutits enligt 18 § får beslutet inte börja tillämpas förrän Transportstyrelsen har prövat ärendet.

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

21 § 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 finns synnerliga skäl. I ett beslut om förlängning ska skälen för förlängningen anges.

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

1. om bestämmelserna om samråd i 8–12 §§ har iakttagits på ett godtagbart sätt,
2. hur en beslutad prishöjning förhåller sig till utvecklingen av konsumentprisindex, och
3. hur flygplatsens ledningsenhet har offentliggjort ett beslut om ändring av flygplatsavgifter enligt 13 § andra stycket.

Överklagande m.m.

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

24 § 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

25 § 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 augusti 2011.

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 augusti 2011.