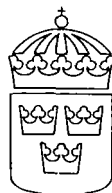


Regeringens proposition

1992/93:93

om vissa luftfartsfrågor med anledning av avtalet
om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
(EES)



Prop.
1992/93:93

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur *regeringsprotokollet* den 22 oktober 1992.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

Avtalet mellan Sverige, Norge och Europeiska ekonomiska gemenskapen (EEG) om civil luftfart upphör att gälla när avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) träder i kraft. Flera av de rättsakter som ingår i luftfartsavtalet ingår också i EES-avtalet. I propositionen föreslås att två av dessa rättsakter, nämligen en förordning om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och en förordning om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik, införlivas med svensk rätt genom två särskilda lagar.

Vidare föreslås ändringar i luftfartslagen för att anpassa dess regler till EES-avtalets krav på fri etableringsrätt.

Lagarna föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

1 Förslag till Lag om datoriserade bokningssystem för luftfart

Prop. 1992/93:93

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Följande regler inom Europeiska gemenskaperna (EG), som det hänvisas till i bilaga XIII till avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet), skall gälla som svensk lag:

Artiklarna 1–16, 19 och 22 i rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem.

2 § När reglerna innehåller begrepp eller hänvisar till förfaranden som är utmärkande för EG:s rättsordning, exempelvis

- ingresser,
- adressaterna för EG:s rättsakter,
- hänvisningar till territorier eller språk inom EG,
- hänvisningar till inbördes rättigheter och skyldigheter för EG:s medlemsstater, deras offentliga organ, företag och enskilda personer i dessa stater,
- hänvisningar till informations- och anmälningsförfaranden,

skall bestämmelserna i följande protokoll tillämpas:

1. EES-avtalets protokoll 1 om övergripande anpassning.
2. Protokoll 1 till avtalet om en ständig kommitté för EFTA-staterna.
3. Protokoll 1 till avtalet mellan EFTA-staterna om upprättande av en övervakningsmyndighet och en domstol.

3 § Tvister om hur reglerna skall tillämpas skall hänskjutas till vederbörande EFTA-organ, om det gäller en tvist mellan EFTA-stater, och till Gemensamma EES-kommittén, om det gäller en tvist mellan en EG-medlemsstat och en EFTA-stat.

Det som sägs om kommissionen i artiklarna 7.3, 7.4, 11–16 och 19 skall i stället avse EFTA:s övervakningsmyndighet.

Kommissionens förordning (EEG) nr 2672/88 som det hänvisas till i artikel 7.2 har upphört att gälla.

4 § Den svenska texten till den i 1 § angivna rättsakten har publicerats i Svensk författningssamling (SFS 1992:138).

Den svenska texten till de protokoll som anges i 2 § finns intagna i lagen (1992:000) om ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde (EES).

5 § De danska, engelska, finska, franska, grekiska, isländska, italienska, nederländska, norska, portugisiska, spanska, svenska och tyska texterna skall ha samma giltighet.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2 Förslag till

Lag om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Följande regler inom Europeiska gemenskaperna (EG), som det hänvisas till i bilaga XIII till avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet), skall gälla som svensk lag:

Artiklarna 1–9 i rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik.

2 § När reglerna innehåller begrepp eller hänvisar till förfaranden som är utmärkande för EG:s rättsordning, exempelvis

- ingresser,
- adressaterna för EG:s rättsakter,
- hänvisningar till territorier eller språk inom EG,
- hänvisningar till inbördes rättigheter och skyldigheter för EG:s medlemsstater, deras offentliga organ, företag och enskilda personer i dessa stater,
- hänvisningar till informations- och anmälningsförfaranden,

skall bestämmelserna i följande protokoll tillämpas:

1. EES-avtalets protokoll 1 om övergripande anpassning.
2. Protokoll 1 till avtalet om en ständig kommitté för EFTA-staterna.
3. Protokoll 1 till avtalet mellan EFTA-staterna om upprättande av en övervakningsmyndighet och en domstol.

3 § Den svenska texten till den i 1 § angivna rättsakten har publicerats i Svensk författningssamling (SFS 1992:138).

De protokoll som anges i 2 § finns intagna i lagen (1992:000) om ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde (EES).

4 § Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som nämns i rättsaktens artikel 5 har införlivats med svensk rätt genom lagen (1992:000) om paketresor.

5 § De danska, engelska, finska, franska, grekiska, isländska, italienska, nederländska, norska, portugisiska, spanska, svenska och tyska texterna skall ha samma giltighet.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Förslag till Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297);

Prop. 1992/93:93

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § och 7 kap. 3 § luftfartslagen (1957:297)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

Registrering, nationalitet och märkning

Registreringen

2 § Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det ägs av svenska staten, svensk kommun eller landstingskommun, *svensk medborgare eller av dödsbo*, bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet.

2 § Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det ägs av svenska staten, svensk kommun eller landstingskommun, *medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av dödsbo efter en sådan person, eller av bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett land som omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.*

Luftfartsverket får medge att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om nämnda krav inte är uppfyllda. Sådant medgivande får bara lämnas om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

7 kap.

Tillstånd till luftfartsverksamhet

3 § Tillstånd till luftfart i inrikes trafik får ges endast till

1. svenska staten,
2. svenska kommuner eller landstingskommuner,
3. svenska medborgare eller dödsbon,
4. svenska handelsbolag, som inte har någon utländsk bolagsman,
5. svenska föreningar, samfund eller stiftelser, som inte har någon utländsk medborgare i styrelsen,
6. svenska aktiebolag, om aktierna i bolaget är ställda till viss man och till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar ägs av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf.

Om ägaren till ett aktiebolag som ansöker om tillstånd enligt denna paragraf är ett annat aktiebolag, skall vad som sägs i första stycket 6 också gälla det bolaget.

Tillstånd till luftfart med svenskt luftfartyg i förvärvssyfte mellan Sverige och utlandet som inte är linjefart får ges endast till den som uppfyller kraven enligt första och andra styckena.

Ett tillstånd förfaller, om kraven i första och andra styckena inte längre är uppfyllda och rättelse inte sker inom den tid som bestäms av den myndighet som har meddelat tillståndet.

När det i denna paragraf föreskrivs

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

krav på svenskt ägande skall med svensk medborgare likställas medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-stat).

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får lämna tillstånd till luftfart i inrikes trafik till lufttrafikföretag som har sin centrala administration och sitt huvudkontor i en EES-stat, om aktiemajoriteten i lufttrafikföretaget ägs och kontrolleras av EES-staten eller av medborgare i en EES-stat.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får medge undantag från denna paragraf, om det finns särskilda skäl.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 oktober 1992

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om vissa luftfartsfrågor med anledning av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

1 Bakgrund

Inom EG har sedan några år pågått ett arbete med avreglering av luftfarten. För närvarande gäller inom EG det s.k. luftfartspaket nr 2, som innebär ökade flygrättigheter samt friare prissättning och kapacitetsfördelning i förhållande till vad som gällde tidigare. Slutsteget i avregleringen, luftfartspaket nr 3, har antagits av EG:s beslutande organ den 23 juli 1992. Det träder i kraft inom EG den 1 januari 1993 i begränsad omfattning och fullt ut den 1 april 1997.

Till följd av det sedan länge etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet, som främst kommit till uttryck i det gemensamma flygföretaget Scandinavian Airlines System (SAS), tillämpar de skandinaviska länderna en gemensam luftfartspolitik. Det förhållandet att Danmark är medlem av EG och därmed underkastad EG:s regelsystem har gjort det angeläget för Sverige och Norge att delta i den luftfartspolitiska utvecklingen inom EG. Ett särskilt avtal mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart har därför träffats (prop. 1991/92:29, bet. 1991/92:TU4, rskr. 1991/92:111). Avtalet trädde i kraft den 6 juli 1992. Genom avtalet har Sverige och Norge anpassat sig till luftfartspaket nr 2 och åtskilliga andra regler på luftfartsområdet som i dag gäller inom EG.

De rättsakter som kräver lagstiftning har införlivats med svensk rätt genom lagen (1992:138) om tillämpning av avtal mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart och återstoden genom förordningen (1992:588) i samma ämne. Mervärdet av dessa rättsakter ingår också i EES-avtalet. I den mån så är fallet måste rättsakterna införlivas på nytt, bl.a. därför att det geografiska tillämpningsområdet blir vidare.

Enligt 7 kap. 3 § luftfartslagen gäller i princip förbud för utländska rättssubjekt att utföra luftfart i svensk inrikes trafik. I fråga om svenska juridiska personer gäller för rätt till sådan luftfart att de till minst två tredjedelar skall

ha svenskt ägande. Varken det särskilda luftfartsavtalet eller EES-avtalet innehåller några bestämmelser som öppnar möjligheter för utlänningar eller företag med utländskt ägande till svensk inrikes luftfart.

EES-avtalet innehåller emellertid regler om fri etableringsrätt (artiklarna 31–35). De nationella begränsningsreglerna i 7 kap. 3 § luftfartslagen är inte förenliga med dessa. Luftfartslagens regler måste därför anpassas på sådant sätt att medborgare i EG-stater och EFTA-stater (EES-medborgare) som bosätter sig i Sverige skall kunna ges tillstånd till inrikes luftfart. Vidare måste svenska juridiska personer i detta sammanhang kunna ha ägare som är EES-medborgare eller som är juridiska personer med hemvist i en EG-medlemsstat eller en EFTA-stat (EES-stat).

Även bestämmelserna om registrering av luftfartyg i 2 kap. 2 § luftfartslagen behöver anpassas till principen om fri etableringsrätt.

2 Avtalet mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart

Enligt den i prop. 1991/92:170 föreslagna lagen om ett Europeiskt ekonomiskt samarbetsområde (EES) upphävs lagen om tillämpning av avtal mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart genom den förstnämnda lagen. Vissa av de rättsakter som återfinns som bilaga till den sistnämnda lagen och som ingår i EES-avtalet måste införlivas med svensk rätt på nytt.

De rättsakter som det är fråga om är de som anges i 2 § första stycket 3–5 lagen om tillämpning av avtal mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart. Av dessa gäller den under 5 upptagna rättsakten om kontroll av företagskoncentrationer inte enbart luftfart. Regeringen bör därför i särskild ordning lämna förslag om hur den rättsakten skall införlivas.

De rättsakter som anges under 2 § första stycket 1 och 2 i den nämnda lagen omfattas inte direkt av EES-avtalet. De rör frågor om tillämpning av Romfördragets konkurrensregler och EG-kommissionens roll i sammanhanget. För Sverige-Norgeavtalet hade dessa rättsakter sin betydelse på grund av detta avtals särskilda konstruktion. Genom EES-avtalet skapas en annan ordning för konkurrensövervakning m.m. som kommer till uttryck i protokoll 4 till övervakningsavtalet och som bygger på protokoll 21 till EES-avtalet.

De rättsakter som i detta sammanhang bör införlivas är därför endast de förordningar som anges i 2 § första stycket 3 och 4 i den särskilda lagen. Förordningen under 3 gäller gemensamma regler för kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik och förordningen under 4 en uppförandekod för datoriserade bokningssystem. Dessa rättsakter rör helt olika ämnen. För att lagstiftningen skall bli lättare att överblicka bör rättsakterna införlivas genom var sin lag.

De båda rättsakterna har tidigare publicerats i SFS 1992:138. Enligt min mening behöver någon ny publicering inte äga rum i detta sammanhang.

Beträffande EG-förordningen om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem sägs i bilaga XIII till EES-avtalet att bestämmelserna skall,

inom ramen för detta avtal, tillämpas med följande anpassning: "För tillämpningen av artiklarna 7 och 11–20 i denna förordning, se protokoll 21". I protokoll 21 saknas dock den nu aktuella förordningen i uppräkningslistan. Avsikten får dock anses vara att i stället för kommissionen skall EFTA:s övervakningsmyndighet åläggas de uppgifter som ankommer på kommissionen i förordningen. Denna oklarhet i avtalet har framkommit under beredningen av detta lagstiftningsärende och frågan bör snarast tas upp till behandling i EFTA:s transportkommitté.

Vidare kan påpekas att i artikel 7.2 hänvisas det till kommissionens förordning (EEG) nr 2672/88. Enligt förordningens artikel 12 skulle den upphöra att gälla den 31 januari 1991.

3 Lag om ändring i luftfartslagen

3.1 2 kap. 2 §

I 2 kap. 2 § finns bestämmelser om vilka luftfartyg som får registreras i Sverige. Det nuvarande kravet att ägaren, om denna är en fysisk person, måste vara svensk medborgare kan inte längre upprätthållas. Även den som är medborgare i en EES-stat skall kunna få sitt luftfartyg registrerat i Sverige. Motsvarande rätt bör tillkomma dödsboet efter en sådan medborgare.

Beträffande juridiska personer krävs det i dag att dessa skall ha svensk nationalitet, dvs. vara bildade enligt svensk lag. Även för dessa bör kravet för att få registrera ett luftfartyg justeras till att omfatta även juridiska personer med säte i en EES-stat.

3.2 7 kap. 3 §

Enligt 7 kap. 3 § luftfartslagen får tillstånd till luftfart i inrikes trafik ges endast till svenska staten, svenska kommuner eller landstingskommuner, svenska medborgare eller dödsbon, svenska handelsbolag, som inte har någon utländsk bolagsman, svenska föreningar, samfund eller stiftelser, som inte har någon utländsk medborgare i styrelsen samt till svenska aktiebolag, om aktierna i bolaget är ställda till viss man och till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar ägs av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får medge undantag från dessa krav om det finns särskilda skäl.

Som tidigare nämnts är de nationella begränsningsreglerna i 7 kap. 3 § luftfartslagen inte förenliga med EES-avtalets regler om fri etableringsrätt. Reglerna måste därför ändras så att en EES-medborgare skall kunna ges tillstånd till inrikes luftfart.

Genom luftfartspaketet nr 3 ges ett flygföretag inom EG en begränsad rätt att utföra inrikes lufttrafik i ett annat EG-land, s.k. cabotage. Förenklat innebär det tredje luftfartspaketet att ett utländskt flygbolag tillåts utföra inrikes lufttransporter i ett annat land om den inrikes linjen utgör en förlängning av en utrikes linje och högst hälften av säsongskapaciteten utnyttjas för den inrikes transporten. Från och med den 1 april 1997 upphör dessa begräns-

ningar att gälla och cabotage skall tillåtas fullt ut. Vissa begränsningar i cabotagerättigheterna har dock föreskrivits exempelvis på flyglinjer med låg beläggning.

De rättsakter som rör det tredje luftfartspaketet ingår inte i EES-avtalet. Avsikten är emellertid att dessa skall införlivas med EES-avtalet när detta har trätt i kraft och enligt den särskilda procedur som föreskrivs i det avtalet. Det finns anledning att räkna med att de nytillkomna rättsakterna på luftfartsområdet kan träda i kraft för svensk del tidigast den 1 juli 1993.

När nu luftfartslagen ändå måste ändras till följd av EES-avtalets regler om etableringsrätt kan det vara praktiskt att den samtidigt ändras för att möjliggöra anslutning till luftfartspaket nr 3, med ikraftträdande i den delen den dag då det paketet träder i kraft för svenskt vidkommande.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom Kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om datoriserade bokningssystem för luftfart,
2. lag om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik,
3. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297).

5 Lagrådets hörande

Regeringen beslöt den 8 oktober 1992 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslagen.

Lagrådet arbetar för närvarande på fyra avdelningar, dvs. det högsta tillåtna antalet. Trots detta är Lagrådets program under hösten utomordentligt ansträngt. Alla de lagförslag som föreligger och som är av det slaget att Lagrådet enligt 8 kap. 18 § andra stycket regeringsformen bör höras över dem kan inte granskas i sådan tid att förslagen kan föreläggas riksdagen inom den tid som krävs för att de skall kunna behandlas där under hösten. Av den nyss nämnda bestämmelsen i regeringsformen följer emellertid att Lagrådets granskning kan underlätas om den skulle fördröja lagstiftningsfrågans behandling så att avsevärt men skulle uppkomma.

Två av lagförslagen i detta ärende behandlar EG-förordningar som redan i dag gäller som lag här i landet enligt lagen (1992:138) om tillämpning av avtal mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart. Lagen och avtalet upphör att gälla den dag EES-avtalet träder i kraft. Det är av stor vikt att en sådan situation inte uppstår att gällande regler upphör att gälla för att därefter kunna träda i kraft först vid en senare tidpunkt. När det gäller ändringarna i luftfartslagen är dessa en anpassning till vad som följer av Sveriges förpliktelser enligt EES-avtalet. De ligger också i linje med andra pågående lagstiftningsärenden, såsom förslaget om ändring i aktiebolagslagen.

Mot den nu angivna bakgrunden bör en remiss till Lagrådet kunna underlätas i förevarande ärende.

Regeringen har därför tidigare i dag beslutat att återkalla remissen till Lagrådet. Prop. 1992/93:93

6 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om datoriserade bokningssystem för luftfart,
2. lag om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik,
3. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297).

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.