

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Promemoria om genomförandet av direktivet om flygplatsavgifter m.m.

Transportstyrelsen som erhållit denna promemoria på remiss får framföra följande.

### Sammanfattning.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak promemorians förslag.

Transportstyrelsen delar således promemorians bedömning när det gäller de uppgifter som Transportstyrelsen bör få med anledning av direktivet och dess implementering i Sverige. På några punkter har dock Transportstyrelsen förslag till justeringar av författningstexten liksom några kommentarer och frågor som bör beaktas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

När det gäller den föreslagna ändringen i 12 kap 1 § luftfartslagen välkomnar vi att en sådan ändring sker eftersom ett bemyndigande till Transportstyrelsen är en förutsättning för Sveriges anpassning till luftfartens internationella reglering och luftfartens behov. Transportstyrelsen har emellertid identifierat områden där det finns behov av avtal med utländska myndigheter om överförande av tillsynsuppgifter som inte omfattas av den föreslagna ändringen. Transportstyrelsen föreslår därför att författningstexten i denna del något justeras.

### 1. Förslag till lag om flygplatsavgifter.

#### 8 § Flygplatsanvändarnas informationsskyldighet.

I stället för ”*Varje berörd flygplatsanvändare ska före .....*” bör det stå ”*Berörda flygplatsanvändare ska före.....*”

## Motivering

Ett sjuttiotal kommersiella flygoperatörer bedriver regelmässig trafik på Arlanda, varav några, huvudsakligen inhemska bolag, är dominerande. Ett betydande antal operatörer har emellertid en ganska begränsad verksamhet på flygplatsen. Ett krav att alla dessa flygbolag, varav de flesta är utländska, måste lämna detaljerad information till Arlandas ledningsenhet är orimligt och inte heller ändamålsenligt.

Den av oss föreslagna ändringen är också i överensstämmelse med lagförslaget i övrigt och med direktivet.

Enligt 6 § i lagförslaget ska flygplatsanvändarna kunna representeras av företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare. De bör därför också kollektivt kunna lämna information om prognoser och utvecklingsprojekt, även på aggregerad nivå, om de så önskar.

Inte heller direktivet använder uttrycket ”varje flygplatsanvändare”. I direktivet, artikel 7.2 sägs:

”Medlemsstaterna ska se till att flygplatsanvändarna före varje samråd enligt artikel 6.1 informerar flygplatsens ledningsenhet om särskilt

- a) trafikprognoser,
- b) prognoser om sammansättningen och den planerade användningen av sin flotta,
- c) sina utvecklingsprojekt som avser den berörda flygplatsen, och
- d) sina behov såvitt avser den berörda flygplatsen.”

Att flygplatsanvändarna kollektivt lämnar den nödvändiga informationen torde således vara tillfyllest i förhållande till direktivet.

## **16, 17 och 18 §§ Från vilken tidpunkt skall tiden för hänskjutande räknas och vad är det som ska prövas?**

Artikel 6.3 i direktivet lyder:

”Om en tvist uppstår avseende ett beslut om flygplatsavgifter som flygplatsens ledningsenhet har fattat, ska medlemsstaterna se till att varje part får hänskjuta ärendet till den oberoende tillsynsmyndighet som avses i artikel 11 .....

Direktivet anger således att det är ett beslut som kan hänskjutas. I lagförslaget, 17 §, är det istället ett offentliggjort ändringsförslag som kan hänskjutas. Transportstyrelsen ifrågasätter om lagförslaget i denna del är förenligt med

direktivet. Även i promemorian, se sid 15, andra stycket, anges att det är ett beslut som skall kunna hänskjutas. Vidare anser Transportstyrelsen att lagförslaget i denna del kan medföra olägenheter och problem.

Konsekvensen av 17 § blir att ett "överklagande" måste ske innan konsultationsprocessen nödvändigtvis är avslutad. Konsultationsprocessen är ett verktyg för att få parterna att komma överens om vilket är stadgat i direktivets artikel 6.2. Nuvarande praxis i Sverige finns också beskriven på sidan 14 i promemorian. Att föreskriva att hänskjutande ska ske innan konsultationerna är klara är inte ägnat att få parterna att komma överens.

Vidare ska Transportstyrelsen enligt 18 § inom fyra veckor fatta ett interimistiskt beslut i fråga om en ändring ska träda i kraft. Vid tillämpningen av denna regel är det rimligt att Transportstyrelsen har att förhålla sig till flygplatshållarens slutliga beslut om avgifter och inte ett förslag.

När det gäller förslaget till 16 § anser Transportstyrelsen vidare att denna paragraf bör ha en tydligare koppling till 10 § så att den inte kan tolkas så att alla frågor om avgifterna på en flygplats kan hänskjutas till prövning.

Transportstyrelsen föreslår med hänvisning till ovan följande ändrade lydelse:

### 16 §

*"Varje part som berörs av ett beslut enligt 10 § av en ändring av systemet för flygplatsavgifter eller nivån 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 fattat beslut om en förändring i systemet för flygplatsavgifter eller nivån på dessa."*

### 19 § Vilka omständigheter får Transportstyrelsen beakta?

Transportstyrelsen ansluter sig till promemorians bedömning att det är angeläget att motverka okynnesprocessande. Transportstyrelsen vill dock erinra om att när väl ett avgiftsbeslut hänskjutits till myndigheten denna kan förelägga parterna att lämna kompletterande uppgifter. Sådana uppgifter måste rimligen kunna läggas till grund för myndighetens beslut oaktat regeln i 19 §. Detta bör klart framgå av lagen eller dess förarbeten.

## 2. Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

Transportstyrelsen välkomnar att en ändring sker i 12 kap. 1 § luftfartslagen eftersom ett bemyndigande till Transportstyrelsen är en förutsättning för Sveriges anpassning till luftfartens internationella reglering och luftfartens behov. Transportstyrelsen har emellertid identifierat områden där det finns behov av avtal med utländska myndigheter om överförande av tillsynsuppgifter som inte omfattas av den i promemorian föreslagna ändringen.

Transportstyrelsen föreslår därför att författningstexten i denna del justeras.

### *Närmare om behovet av justering.*

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 bemyndigandet i första hand utformas enligt nedan.

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

----

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Föredragande har varit Anders Gradin, sakkunnig, varjämte luftfartsdirektören Ingrid Cherfils, enhetschefen Simon Posluk, tf. sektionschefen Karin Österlin, Kalle Keldusild, sakkunnig, samt juristen Mario Saric deltagit i ärendets handläggning.

Staffan Widlert