



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Adressater iflg. liste

Deres ref

Vår ref
06/1804- MF

Dato
16.03.2007

Innhenting av synspunkter på EU-kommisjonens flyplasspakke - forslag til direktiv om lufthavnavgifter - handlingsplan om kapasitet, effektivitet og sikkerhet på europeiske lufthavner - rapport om gjennomføring av direktivet om lufthavnrelaterte tjenester

1. Bakgrunn og formål

24. januar 2007 la EU-kommisjonen frem sin lenge bebudede "lufthavnpakke". Pakken består av følgende tre dokumenter, som alle kan lastes ned fra Samferdselsdepartementets hjemmeside¹:

- Forslag til europaparlaments- og rådsdirektiv om lufthavnavgifter (KOM(2006) 820 final),
- Meddelelse fra Kommisjonen – en handlingsplan om kapasiteten, effektiviteten og sikkerheten ved europeiske lufthavner, og
- Rapport fra Kommisjonen om anvendelsen av rådsdirektiv 96/67/EF av 15. oktober 1996.

Formålet med dette brevet er todelt:

- å innhente de berørte instansenes syn som grunnlag for å fastsette Norges posisjon under EUs arbeid med de nevnte dokumentene og under våre forhandlinger med EU om måten direktivforslaget skal tas inn i EØS-avtalen på, og
- å innhente de berørte instansenes foreløpige syn på hvordan (særlig) direktivforslaget bør gjennomføres i norsk rett. Det forutsettes at endelige gjennomføringsregler for direktivet vil bli sendt på alminnelig høring senere.

Eventuelle merknader må sendes departementet innen **onsdag 25. april 2007.**

2. Forslaget til direktiv om flyplassavgifter – COM(2006) 820 final

Departementet er interessert i å motta synspunkter på alle sider av dokumentet. Vi ønsker likevel å henlede oppmerksomheten spesielt mot disse problemstillingene:

- a) Gitt at direktivet ikke er til hinder for krysssubsidiering mellom lufthavner som direktivet gis anvendelse på og de det ikke gis anvendelse på: *Er det i så fall bestemmelser i direktivet det er ønskelig å gi anvendelse på lufthavner under den terskelen som følger av utkastets artikkel 1 nr. 2 første avsnitt? Eventuelt på alle landingsplasser av mer enn bagatellmessig størrelse? Hvilke deler av direktivet er det i så fall som gjør dette ønskelig?*

¹ http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer/paa_hoering.html?id=2067

- b) I følge utkastets artikkel 1 nr. 2 annet avsnitt er anvendelsesområdet negativt avgrenset mot anvendelsesområdet for forordningen om avgifter på flysikrings-tjenester ((EF) 1794/2006) og direktivet om flyplassrelaterte tjenester (96/67/EF). *Er grensen mot vederlag for tjenester omfattet av groundhandlingdirektivet, og den norske gjennomføringsforskriften², tilstrekkelig klart? Eller med andre ord: Hvilke kostnader hører hjemme i kostnadsbasen for de avgiftene som omfattes av direktivforslaget, og hvilke faller utenfor denne kostnadsbasen? I den grad avgiften fastsettes av departementet, vil dette også være et spørsmål om anvendelsesområdet for luftfartsloven § 7-26 (hjemmelen for takstregulativet til Avinor og det kommende takstregulativet for Rygge)³.*
- c) Direktivforslagets artikkel 10 er den sentrale bestemmelsen om "the independent regulatory authority". Slik vi forstår forslaget er det for det første meningen at dette organets kjerneoppgaver skal være tradisjonelt tilsyn ("ensure the correct application", jf. artikkel 10 nr. 1). For det andre skal det ha enkelte oppgaver som ligger i grenseland mellom håndhevelse/tilsyn og mekling ("either party may seek the intervention of", artikkel 4 nr. 3 og artikkel 7 nr. 2). For det tredje foreslås det at dette organet skal drive med ren tvisteløsning mellom to private parter ("act as dispute settlement authority", jf. artikkel 10 nr. 4).

Alle disse oppgavene er trolig ment å være av ikke-politisk karakter, og skiller seg derfor fra de oppgavene som i artikkel 1 nr. 2 tredje avsnitt er beskrevet som "approval of charging *systems* and/or the *level* of charges based on competition law".

Gitt at Samferdselsdepartementet ønsker at det fortsatt skal være mulig å utøve politisk kontroll med avgiftsstruktur og-nivå; hvordan ser da brukerne for seg at disse oppgavene kan fordeles mellom tjenesteleverandører, Luftfartstilsynet, departementet og eventuelle andre? Er det hensiktsmessig at et organ som er tilsynsorgan, også skal ta stilling til tvister mellom to parter? Hvordan skal en ivareta behovet for å holde kostnadene i luftfarten nede, ved å unngå etablering av nye organer, når en tar stilling til de foregående spørsmålene?

- d) Forslaget til artikkel 5 inneholder en nokså detaljert liste over konfidensiell informasjon lufthavnene skal gi til brukerne (nr. 1) og hvilken informasjon brukerne skal gi til lufthavnene (nr. 2). *Er opplysningene omtalt i nr. 1 informasjon som brukerne virkelig føler at de vil ha nytte av? Hvilke opplysninger er det viktigst for brukerne å få tilgang til? I hvilken grad vil flyselskapene være i stand til, og ønske, å gi så sikre opplysninger om sine fremtidsplaner etter nr. 2 at det gir et realistisk investeringsgrunnlag for lufthavnene? Gir det mening å slå fast at informasjonen skal være konfidensiell (nr. 3) når flyplassene skal sende opplysningene til alle flyselskapene?*
- e) Dersom det er inngått en "service level agreement" som nevnt i forslaget til artikkel 7 nr. 1, og den aktuelle flyplassen bryter denne avtalen; *Hva slags følger bør dette i så fall få? Skal avtalen selv regulere alle konsekvensene (erstatning, prisavslag, osv.)? Bør også avslag i lufthavnavgiftene være en del av et slikt reaksjonsapparat? Er dette spørsmål som bør løses forskjellig avhengig av om det er staten som har fastsatt avgiftene på den aktuelle lufthavnen eller ikke?*

² Forskrift av 3. november 2000 nr. 1096 om lufthavnrelaterte tjenester.

³ En dansk rapport avgitt for et knapt år siden berører disse problemstillingene: http://www.slv.dk/Dokumenter/dscgi/ds.py/Get/File-7579/Rapport_om_lufthavnstakster.pdf. Se også pkt. 18 i den rapporten som er omhandlet nedenfor i pkt. 4 (om "Centralised infrastructure").

3. Handlingsplan om kapasitet, effektivitet og sikkerhet på europeiske lufthavner

Handlingsplanen er svært bredt anlagt, og omtaler en rekke andre initiativer og prosjekter som følger egne planer. Departementet ber derfor om at berørte instanser knytter eventuelle kommentarer til selve handlingsplanen som er *vedlagt* den beskrivende delen av kommisjonsdokumentet.

4. Rapporten om gjennomføring av direktivet om lufthavnrelaterte tjenester

Rapportens innhold er først og fremst beskrivende, og departementet ser derfor liten grunn til å be om tilbakemelding på særlige problemstillinger. Instanser som mener rapporten er mangelfull eller misvisende oppfordres likevel til å kommentere dette.

Med hilsen

for Signe Mol
Øyvind Ek e.f.

Morten Foss
Morten Foss

Vedlegg: Adresseliste