

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.4.2008
KOM(2008) 175 slutlig

2006/0130 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

beträffande

**rådets gemensamma ståndpunkt om antagandet av Europaparlamentets och rådets
förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i
gemenskapen (omarbetning)**

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

beträffande

**rådets gemensamma ståndpunkt om antagandet av Europaparlamentets och rådets
förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i
gemenskapen (omarbetning)**

(Text av betydelse för EES)

1. BAKGRUND

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (KOM(2006)396 – 2006/0130(COD))	18 juli 2005
Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	31 maj 2007
Datum för Europaparlamentets första behandling av yttrandet:	11 juli 2007
Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten: Enhällighet	18.4.2008

2. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Den 18 juli 2006 antog kommissionen ett förslag till förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen (omarbetning) som kommer att ersätta de tre förordningarna 2407/92, 2408/92 och 2409/92 (under det gemensamma namnet ”tredje luftfartspaketet”)¹.

Förslagets viktigaste delar är följande:

- (1) **Strängare krav för utfärdande och återkallan av operativa licenser.**
- (2) **Strängare krav för leasing av luftfartyg.**
- (3) **Förtydligande av reglerna om allmän trafikplikt:** Dessa regler har setts över i syfte att minska den administrativa bördan, att undvika ett överdrivet utnyttjande av allmän trafikplikt för att hindra den fria konkurrensen på vissa marknader samt att öka antalet anbudsgivare som deltar i anbudsförfarandena.
- (4) **Förtydligande av ramen för relationerna med tredjeländer:** Förslaget ersätter helt de bilaterala avtal mellan medlemsstater som fortfarande begränsar friheten att tillhandahålla luftfartstjänster.

¹ Förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, 24.8.1992, s. 1) – förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, 24.8.1992, s. 8) – förordning (EEG) nr 2409/92 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik (EGT L 240, 24.8.1992, s. 15).

- (5) **Förtydligande av reglerna för fördelning av trafiken mellan flygplatser:** Det nuvarande förfarandet i två steg (införande av ett flygplatssystem och definition av regler för flygtrafikfördelning) ersätts av ett förfarande i ett steg, där konceptet ”flygplatssystem” utgår.
- (6) **Förbättrat konsumentskydd (pristransparens och icke-diskriminering):** Enligt förslaget bör flygtarifferna omfatta alla tillämpliga skatter och avgifter och lufttrafikföretagen bör offentliggöra komplett information om sina tariffer för passagerar- och fraktt transporter samt om därmed förbundna villkor.

3. KOMMENTARER TILL DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Den gemensamma ståndpunkten utgör inte bara rådets ståndpunkt utan återspeglar även den kompromiss som uppnåtts av de tre institutionerna efter förhandlingar hösten 2007. Ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism har i en skrivelse till rådets ordförandeskap angett att utskottet under dessa omständigheter rekommenderar att den gemensamma ståndpunkten godkänns vid andra behandlingen, under förutsättning att den terminologi för leasing av luftfartyg med besättning som föreslagits av parlamentet godtas.

Kompromissen, omfattande Europaparlamentets begäran, kunde godkännas av rådet vid dess möte (transport, telekommunikation och energi) den 30 november 2007.

De övriga punkter som utöver denna särskilda punkt ledde till diskussion mellan de tre institutionerna och sedan omfattades av den kompromiss som återges i den gemensamma ståndpunkten, rörde följande:

- **Den inre marknadens sociala dimension:** Institutionerna var båda tillfreds med införandet av ett nytt skäl (skäl 8a) som erinrar om medlemsstaternas skyldigheter i fråga om tillämpningen av adekvat nationell lagstiftning och EU-lagstiftning. Kommissionen åtog sig vidare att underrätta de två institutionerna om resultaten av sin pågående undersökning om den inre luftfartsmarknadens effekter för sysselsättningen och arbetsvillkoren.
- **Ekonomisk bärkraft för att vid konkurs kunna täcka återbetalning av biljettpriiset samt hemresa för passagerare:** I texten finns inte längre någon hänvisning till detta, men kommissionen kommer att undersöka genomförbarheten i och konsekvenserna av en eventuell bestämmelse som innebär skyldighet att teckna en försäkring som täcker återbetalningen av biljettpriiset samt kostnaderna för hemresa.
- **Yttre förbindelser:** Rådet tillbakavisade kategoriskt en sådan dimension. För att nå fram till en kompromiss och främja en överenskommelse mellan alla institutioner, har kommissionen gått med på att bestämmelserna om yttre förbindelser inte ska tas med i förslaget, och har i stället gjort en gemensam deklaration med medlemsstaterna rörande samarbetet om tredjeländers tillträde till den inre marknaden för lufttransporter. Den har vidare gjort en unilateral deklaration rörande restriktionerna kring överenskommelserna om gemensamma linjebeteckningar (”code sharing”) mellan gemenskapens lufttrafikföretag och tredjeländers lufttrafikföretag, i den nya utformningen enligt artikel 15.5.
- **Trafikfördelning mellan flygplatser:** Den nya artikel 19 möjliggör fördelning av trafik mellan flygplatser på villkor att flygplatserna
 - betjänar samma stad eller konurbation,

- betjänas av en väl avpassad transportinfrastruktur som så långt det är möjligt erbjuder en direktförbindelse som gör det möjligt att nå flygplatsen på mindre än 90 minuter, eventuellt även vid gränsövergång,
- är förbundna med varandra och med den stad eller konurbation som de betjänar genom regelbundna, tillförlitliga och effektiva kollektivtransporter,
- erbjuder de tjänster som är nödvändiga för lufttrafikföretagen och inte på ett otillbörligt sätt motverkar lufttrafikföretagens handelsmöjligheter.
- **Information om priser:** Tillämpningsområdet för kravet på pristransparens och icke-diskriminering har utvidgats till alla flygningar från gemenskapen, inklusive flygningar som handhas av tredjeländer (artikel 24). Hädanefter kommer de slutliga priser som uppges för dessa flygningar att omfatta skatter, flygplatsavgifter samt alla övriga avgifter och kostnader. I ett av skälen (skäl 15) uppmuntras lufttrafikföretagen att visa prov på samma transparens när det gäller flygningar till en flygplats inom gemenskapen.

Kommissionen gläder sig åt att de nya regler som blivit resultatet av de interinstitutionella förhandlingarna är väsentligt förbättrade och mycket tydligare.

4. SLUTSATS

Kommissionen konstaterar att den gemensamma ståndpunkten bidrar till att upprätthålla förslagets huvudmål och principer, och kan därför stödja den. Den gläder sig över att den återspeglar de interinstitutionella förhandlingarna, vilka möjliggjorde antagandet av detta förslag vid den andra behandlingen.