

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om flygplatsnät och flygplatsavgifter

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Syftet med lagen är bland annat att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv om flygplatsavgifter. Förutom på civil luftfart ska den föreslagna lagen även tillämpas på nationella grunder på militär och statlig luftfart med beaktande av Finlands samordnade system med flygplatser och flygtrafiktjänster.

I den föreslagna lagen bestäms om flygplatsnätbolagets skyldighet att svara för ett riksomfattande flygplatsnät och för flygplatstjänster samt om hur flygplatsavgifterna fastställs på bolagets flygplatser.

Det flygplatsnätbolag som avses i lagförslaget är det av staten helägda offentliga aktiebolaget Finavia Abp, som bildades vid ingången av 2010 när Luftfartsverket bolagiserades. Trafiksäkerhetsverket utses att som en oberoende och självständig myndighet avgöra konfliktsituationer i samband med tillämpningen av lagen inom den civila luftfarten.

Syftet med bestämmelserna är att trygga utbudet av och tillgången till kostnadseffektiva flygplatstjänster i en situation där tjänsteleverantören har ett naturligt monopol.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
1.2 Flygplatsavgiftsdirektivet.....	4
1.3 Den internationella utvecklingen	4
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	5
3.1 Ekonomiska konsekvenser	5
3.2 Konsekvenser för myndigheterna	6
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	6
4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial	6
4.2 Remissyttranden.....	6
DETALJMOTIVERING	7
1 LAGFÖRSLAG	7
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	12
3 IKRAFTTRÄDANDE	12
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	12
LAGFÖRSLAG	14
om flygplatsnät och flygplatsavgifter.....	14

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

I gällande lagstiftning finns inga bestämmelser om flygplatsnät. I 9 kap. i luftfartslagen (1194/2009) bestäms om byggkrav och kriterier för intyg över godkännande i fråga om enskilda flygplatser. När det gäller Helsingfors-Vanda flygplats finns det ett särskilt förfarande för fördelning av ankomst- och avgångstider, som baserar sig på EU-bestämmelser.

Därför har det i Finland inte heller funnits något system för ekonomisk reglering av flygplatser. Statens flygplatsnät och flygplatstjänster har inte definierats på författningsnivå, eftersom flygplatsnätet till väsentliga delar varit i statlig ägo.

Behovet av reglering i fråga om flygplatsnätet har också blivit aktuellt i och med att Luftfartsverket vid ingången av 2010 bolagiserades till det av staten helägda bolaget Finavia Abp.

Förfaranden och grundläggande principer för fastställande av flygplatsavgifter har i Finland tillämpats i enlighet med de rekommendationer som Internationella civila luftfartsorganisationens (International Civil Aviation Organisation, ICAO) råd har gett. Denna praxis har varit överensstämmande med praxis i de andra medlemsstaterna i Europeiska unionen.

I ICAO:s strategi för flygplatsavgifter ingår bl.a. principerna om avgifternas kostnads samband, icke-diskriminering och en oberoende mekanism för tillsynen över flygplatsavgifter. ICAO har särskilt fastställt att en flygplatsavgift är en påлага som specifikt är utformad och tillämpas för att täcka kostnaderna för tillhandahållandet av faciliteter och tjänster för civil luftfart.

Enligt ICAO är flygplatsavgifternas andel av de europeiska flygbolagens kostnadsbas 4–8 procent. Intäkterna från trafiken, som omfattar såväl flygplatsavgifter som avgifter för flygtrafikfjänsjer, utgör emellertid 30–

70 procent av de europeiska flygplatsernas omsättning. Dessa intäkter är därför i nyckelposition när det gäller finansieringen av flygplatsernas infrastruktur och tjänster. Vid vissa flygplatser är de kommersiella intäkterna en viktigare inkomstkälla än intäkterna från trafiken.

I Finland förvaltar det av staten helägda bolaget Finavia Abp statens flygplatsnät, vars viktigaste del är Helsingfors-Vanda flygplats. I fråga om flygplatsavgifter tillämpas en enhetlig prissättning baserad på servicenivån. Avgifterna fastställs på företagsekonomiska grunder av bolagets styrelse efter kundkonsultationer med flygbolagen. Undervägsavgifterna fastställs slutligen av flygtrafikorganisationen Eurocontrol.

Av de flygplatser som används för reguljär trafik är det endast Seinäjoki som inte hör till Finavia Abp. I Seinäjoki drivs flygplatsen av stiftelsen Rengonharju-säätiö. Dessutom underhåller S:t Michels stad stadens flygplats, som för närvarande inte används för reguljär trafik.

I Finland har flygplatsavgifterna varit fördelaktiga i europeisk jämförelse, och flygbolagen har inte ansett förfarandena för fastställande av avgifter eller utbytet av uppdaterad information vara problematiska.

Flygplatsernas verksamhet och investeringar grundar sig i Finland helt och hållet på flygplatsanvändarnas avgifter och på kommersiella intäkter. Bygginvesteringar finansieras inte heller med medel ur statsbudgeten, med undantag för vissa finansieringsarrangemang på regionala grunder eller som stimulansåtgärd när det gäller vissa enskilda projekt vid flygplatser i landskapen. Dessa stöd har beviljats med beaktande av EU:s bestämmelser om finansiering och statligt stöd.

Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet använder i sin egen verksamhet flygplatstjänster och flygplatsernas infrastruktur. Ingendera myndigheten har egna särskilda flygplatser. Militär luftfart förekommer framför allt vid Finavia Abp:s s.k. samverkande flygplatser och vid militära flygplatser. Till-

handahållandet och prissättningen av tjänster baserar sig på allmänna tjänstevillkor och i fråga om särskilda tjänster på avtal mellan parterna.

En stor del av flygplatserna i Finland har av historiska skäl varit militära flygplatser, som senare tagits i bruk också för civil luftfart. Ett särdrag i det finländska flygplatsnätet är att en stor del av den militära luftfarten använder samma flygplatser som den civila luftfarten, och att inget separat militärt flygplatsnätverk har byggts upp.

1.2 Flygplatsavgiftsdirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter (nedan flygplatsavgiftsdirektivet) offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning den 14 mars 2009, när det trädde i kraft. Direktivet ska genomföras nationellt senast den 15 mars 2011.

Genom flygplatsavgiftsdirektivet fastställs gemensamma principer för fastställande av flygplatsavgifter vid unionens flygplatser. Centrala principer i detta avseende är att flygplatsavgifterna ska vara öppna och icke-diskriminerande. Genom direktivet införs ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan flygplatsoperatörerna och flygplatsanvändarna, och varje part ska ha möjlighet att hänskjuta frågor till en oberoende tillsynsmyndighet. Direktivet ska tillämpas på varje flygplats inom unionen som är öppen för kommersiell trafik och där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser, och i vilket fall som helst på den flygplats i varje medlemsstat som har det högsta antalet passagerarrörelser.

De förslag till bestämmelser om flygplatsnät, statlig luftfart och militär luftfart som ingår i denna regeringsproposition baserar sig på ett nationellt lagstiftningsbehov. I flygplatsavgiftsdirektivet bestäms endast om möjligheten att utfärda bestämmelser om flygplatsnätet.

Kommissionen har också överlämnat ett förslag till direktiv om avgifter för luftfartsskydd, men behandlingen av detta direktiv vid EU:s institutioner är än så länge inte slutförd.

1.3 Den internationella utvecklingen

Exakta uppgifter har inte kunnat fås för den internationella jämförelsen, eftersom genomförandet av direktivet i de andra medlemsstaterna ännu inte slutförts. Enligt uppgift skiljer luftfartslagstiftningen i Tyskland, Österrike och Nederländerna inte på civil och militär luftfart, vilket innebär att avgifterna i princip är desamma för civil och militär luftfart. I Polen är avgifterna för närvarande desamma för alla, men i den kommande lagen föreslås det att befriande av avgifter för statlig och militär luftfart ska bindas till finansiering ur statsbudgeten. Om kravet på budgetfinansiering inte uppfylls, ska inte heller befrielse beviljas. I Norge revideras luftfartslagstiftningen, och den militära luftfarten ser ut att bli helt befriad från avgifter. I Irland kommer troligen endast luftfartyg som står till statsöverhuvudets förfogande att befrias från avgifter.

Enligt uppgift är genomförandet av direktivet ännu inte slutfört i Sverige heller.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att genomföra flygplatsavgiftsdirektivet så att det kan tillämpas på Finlands samordnade flygplatsnät och flygtrafiktjänstsystem. Bestämmelser om att fastställa flygplatsavgifter har tidigare utfärdats i Europeiska unionen genom olika nationella system. Enligt motiveringen till flygplatsavgiftsdirektivet behövs det gemensamma principer och bindande förfaringssätt, eftersom flygplatserna och flygbolagen ofta är av olika åsikt om grunderna för fastställande av flygplatsavgifter, prissättningsbesluten inte alltid motiverats på behörigt sätt och information om motiveringen inte nödvändigtvis finns att tillgå.

Kommissionen anser att flygplatsavgiftsdirektivet ökar öppenheten och främjar konkurrensen mellan flygplatserna. Enligt kommissionen tryggar flygplatsavgiftsdirektivet tillräckliga intäkter för att flygplatsens infrastruktur ska kunna bevaras och byggas ut. Flygplatsavgiftsdirektivet är en del av unionens mål att främja flygplatsernas effektivitet

och en optimal användning av deras begränsade kapacitet.

I Finland har det inte tidigare funnits ett särskilt system för ekonomisk reglering av flygplatsavgifter, utan regleringen har grundat sig på den allmänna konkurrenslagstiftningen och EU:s bestämmelser om statligt stöd. I lagförslaget framförs inte något särskilt, enhetligt prissättningssystem för flygplatsavgifterna eller en direkt prisreglering av dem. Däremot föreslås det bestämmelser om vissa grundläggande principer som utövarna av flygplatsverksamhet ska iakttä när de fastställer flygplatsavgifter. I Finland tillämpas enligt förslaget fortfarande den s.k. nätprincipen. Vid de flygplatser som omfattas av denna princip tillämpas en enhetlig prissättning så att samma servicenivåbaserade avgift tas ut för samma tjänst oberoende av enskilda flygplatsers lönsamhet.

Trafiksäkerhetsverket utses enligt förslaget att som en oberoende och självständig myndighet avgöra konfliktsituationer i samband med tillämpningen av lagen när det gäller den civila luftfarten.

Det direktiv som ska genomföras gäller flygplatsavgifter för enbart civil luftfart. På civil och militär luftfart tillämpas enligt förslaget enhetliga kostnads- och servicenivåbaserade prissättningsprinciper för flygplatsavgifterna. Motsvarande princip har i fråga om avgifterna för flygtrafiktjänster redan skrivits in i 117 § i luftfartslagen (1194/2009). Enligt denna bestämmelse ska de avgifter för flygtrafiktjänster som tas ut av statsluftfartyg och militära luftfartyg motsvara de avgifter som tas ut för tjänster som tillhandahålls luftfartyg inom den civila luftfarten, om det inte är fråga om en särskild tjänst inom flygtrafiktjänsten.

I enlighet med propositionen tillämpas lagen på nationella grunder också på militär luftfart och statsluftfartygs verksamhet med beaktande av Finlands samordnade flygplatsnät och flygtrafiktjänstsystem, trots att flygplatsavgiftsdirektivet endast tillämpas på civil luftfart. I Finland har flygplatsnätet och flygtrafiktjänstsystemet på flera flygplatser byggts upp gemensamt för den civila och den militära luftfarten. Därför tillämpas den föreslagna lagen både på civil och på militär verksamhet. När det gäller den militära luft-

farten beaktas i propositionen att försvarsmakten som en av de statliga användarna är en viktig aktör i flygplatsnätet.

Flygplatsnätet är av stor betydelse med tanke på verksamhetsbetingelserna för den militära luftfart som försvarsmakten bedriver. Försvarsmakten stöder sig i sin verksamhet på de militära flygplatser och samverkande flygplatser som Finavia Abp svarar för, och använder sig i sin flygverksamhet av hela Finlands flygplatsnät.

Med tanke på verksamhetsbetingelserna för den militära och statliga luftfarten är de centrala delområdena i flygplatsnätet de möjligheter att utnyttja flygplatserna som flygplatsnätet erbjuder och tillgången till de tjänster som den militära och statliga luftfarten behöver. I lagförslaget beaktas tillgodoseendet av båda dessa delområden. I det samordnade flygplatsnätet, där soldater är en del av användarna, tillhandahålls alla användare tjänster, dock med beaktande av de särskilda behov som är förknippade med militär och statlig luftfart.

Största delen av verksamhetsvolymen inom den militära luftfarten kanaliseras till de samverkande flygplatserna, som används både i den reguljära trafiken inom den civila luftfarten och i den militära luftfarten. När den militära och statliga luftfarten utför sina uppdrag måste verksamhetsbetingelserna för den militära och statliga luftfarten tryggas genom lagstiftning för säkerställande av tillgången till flygplatsnätet och de tjänster som flygplatsnätet tillhandahåller. På samverkande flygplatser baserar sig tillgången till de tjänster som den militära luftfarten behöver enligt propositionen på de krav som den militära luftfarten ställer. På militära flygplatser och samverkande flygplatser är försvarsmaktens funktionella behov en avgörande faktor när det gäller tillgången till tjänster, vilken tryggas genom denna lag.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Genomförandet av flygplatsavgiftsdirektivet föranleder inte några väsentliga förändringar i Finavias verksamhet i praktiken.

Flygplatsavgifterna har redan tidigare fastställts på ett öppet sätt och kunderna har regelbundet konsulterats i fråga om dem. Därför leder kravet på öppenhet, som nu föreslås bli infört i lag, inte nödvändigtvis till några ändringar i avgiftsnivån. I europeisk jämförelse har Finavias flygplatsavgifter placerat sig i den övre änden av den förmånligaste tredjedelen.

Förfarandet för ändringssökande enligt den föreslagna lagen kan bedömas i någon mån föranleda administrativa kostnader för Finavia Abp och flygbolagen. Att krav på ett förfarande för samråd i fråga om fastställande av flygplatsavgifter skrivs in i lag uppskattas inte nämnvärt öka flygbolagens kostnader, eftersom Finavia Abp redan nu regelbundet för förhandlingar med sina kunder om avgifter och servicevillkor. Det innebär att en dialog med flygplatsoperatören redan existerar, och att det till den delen är fråga om att en etablerad praxis mellan Finavia Abp och flygbolagen preciseras på lagnivå.

I propositionen föreslås att principerna för prissättningen inom den civila och militära luftfarten förenhetligas. Detta ska genomföras kostnadsneutralt så att det inte sker några väsentliga förändringar i kostnadsfördelningen mellan de olika parterna jämfört med nuläget. Den föreslagna regleringen motsvarar det avtalsbaserade nuläget mellan parterna inom den militära luftfarten. Enligt överenskommelse bedöms Gränsbevakningsväsendets tjänster separat.

Den totala omsättningen för Finavias flygplatsaffärsverksamhet uppskattas 2010 vara ca 149,9 miljoner euro. Av detta står flygvapnet för ca 6 miljoner euro, dvs. 4 procent av omsättningen, och Gränsbevakningsväsendet för ca 362 000 euro, dvs. 0,2 procent av omsättningen.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

De uppgifter som en oberoende tillsynsmyndighet inom luftfartssektorn som enligt lagen föreslås för Trafiksäkerhetsverket i anslutning till fastställandet av flygplatsavgifter är en ny uppgift som kan bedömas öka myndighetsarbetet och därigenom också resursbehovet vid verket.

Också marknadsdomstolens uppgifter kan bedömas öka lite arbetet genom ändringssökandet.

När det gäller de flygplats tjänster som försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet behöver, tryggar de föreslagna bestämmelserna tillgången till tjänster och en skälig prissättning. Bestämmelserna stöder de lagstadgade myndighetsuppgifterna genom Finavia Abp:s allmänna trafikplikt.

4 Beredningen av propositionen

4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Gränsbevakningsväsendet, flygstaben, Trafiksäkerhetsverket och Finavia Abp har deltagit i beredningen.

4.2 Remissyttranden

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, utrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, marknadsdomstolen, Finavia Abp, Centralhandelskammaren, användarkommittén vid Helsingfors-Vanda flygplats och finländska flygbolag.

I flera utlåtanden understöddes förslaget och framför allt att den nuvarande flygplatsnätverksprincipen skrivs in i lagen. Arbets- och näringsministeriet ansåg det viktigt att ett öppet och jämlikt system i prissättningen av flygplatsavgifter tillämpas på alla flygplatser. Gränsbevakningsavdelningen vid inrikesministeriet kritiserade bestämmelsen om förenhetligandet av prissättningsgrunderna för civil och militär luftfart i förslaget. Enligt försvarsministeriet gav utkastet till proposition Finavia Abp alltför stor bestämmanderätt över de särskilda tjänster som den militära luftfarten behöver. Tillgången till flygplatsnätet och tjänsterna bör tryggas genom lag. Såväl gränsbevakningsavdelningen som försvarsministeriet ansåg att rätten att delta i

flygplatsens samråd med användarna och rätten att söka ändring i beslut om flygplatsavgifter inte borde begränsas endast till den civila luftfarten.

Försvarsministeriet konstaterade också att skyldighet att vidta förberedelser saknas i lagförslaget. Avsikten är att utfärda en separat lag om denna helhet.

Justitieministeriet fäste uppmärksamhet vid några föreslagna bestämmelser ur grundlagens synvinkel och vid ändringssökande.

Finavia ställde sig kritiskt till lagens tillämpningsområde och fäste uppmärksamhet vid motstridigheten i paragrafen som gäller flygplatstjänster för statlig och militär luft-

farm, prissättning av tjänsterna och samråd om dem, definitionen av särskilda tjänster, skyldigheten att lämna ut uppgifter för samråd och frågor som rör ändringssökande. Ytterligare fäste Finavia uppmärksamhet vid några definitioner som tidigare inte har definierats i luftfartlagstiftningen.

Av flygbolagen lämnade Finncomm och Blue 1 utlåtanden där de tog upp direktivets princip om icke-diskriminering, kostnadseffektivitet och särskilda tjänster.

Utlåtandena har i den mån det är möjligt beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 §. Lagens syfte. Enligt 1 mom. är lagens syfte att genomföra flygplatsavgiftsdirektivet med beaktande av Finlands samordnade system med flygplatsnät och flygtrafiktjänst.

Med det samordnade systemet med flygplatsnät och flygtrafiktjänst avses det övergripande system som tillämpas i Finland, där infrastrukturen och tjänsterna baserar sig på både den civila och den militära luftfartens behov.

Enligt 2 mom. är lagens syfte att främja luftfarten genom att det tillhandahålls och utvecklas ett riksomfattande flygplatsnät och flygplatstjänster för den civila, statliga och militära luftfartens behov.

2 §. Lagens tillämpningsområde. Enligt 1 mom. tillämpas lagen på flygplatser som är öppna för kommersiell trafik och där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser, och under alla omständigheter på den flygplats i Finland som har det högsta antalet passagerarrörelser. Momentet motsvarar tillämpningsområdet för artikel 1.2 i flygplatsavgiftsdirektivet. Den enda flygplatsen i Finland som i praktiken uppfyller villkoren enligt definitionen är Helsingfors-Vanda flygplats. I Finland finns inga andra flygplatser med över fem miljoner pas-

sagerarrörelser, och passagerarrörelserna på Finlands näst största flygplats har legat på under en miljon per år.

Beslut som motsvarar de servicenivåbaserade prissättningsbeslut som gäller Helsingfors-Vanda flygplats, den enda finländska flygplatsen som omfattas av direktivets tillämpningsområde, genomförs på andra flygplatser för civil luftfart enhetligt utgående från nätprincipen. Flygplatsavgifterna bestäms då enligt den servicenivå som varje flygplats tillhandahåller, men enhetligt för varje servicenivå. På andra flygplatser tillämpas direktivet, denna lag eller de förfaranden för bestämmande av flygplatsavgifter eller ändringssökande som föreskrivs i dem inte flygplatsvis. Detta innebär att principen om finansiering av det nuvarande nätverket kvarstår, vilket var viktigt för Finland när direktivet godkändes.

Enligt 2 mom. tillämpas lagen också på det flygplatsnät och de flygplatstjänster som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg och på de flygplatsavgifter som tas ut av dem.

Enligt 3 mom. tillämpas alla bestämmelser utom 7 § på andra flygplatser som drivs av det riksomfattande flygplatsnätbolaget. Andra flygplatser som drivs av Finavia Abp än Helsingfors-Vanda flygplats berörs såle-

des av alla bestämmelser utom 7 §, som gäller samråd med flygplatsanvändarna inom den civila luftfarten.

I 4 mom. avgränsas lagens tillämpningsområde så att det inte omfattar prissättningen av flygtrafiktjänster eller marktjänster eller de avgifter som tas ut för att finansiera assistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet. Dessa regleras på unionsnivå. Bestämmelsen motsvarar artikel 1.4 i flygplatsavgiftsdirektivet.

Europeiska unionen har inte befogenhet inom den militära luftfarten, eftersom unionens gemensamma trafikpolitik endast gäller civil luftfart och frågor som gäller militär luftfart som en del av den nationella försvarspolitikerna hör till medlemsstaternas exklusiva befogenhet. Således tillämpas flygplatsavgiftsdirektivet och bland annat de förfaranden för förhandlingar och ändringssökande som föreskrivs i det endast på flygplatsavgifterna inom den kommersiella civila luftfarten. ICAO:s riktlinjer för flygplatsavgifter gäller också de endast den civila luftfarten. I den föreslagna 8 § bestäms på nationella grunder om flygplatsnätbolagets skyldighet att tillhandahålla statsluftfartyg och militära luftfartyg flygplatstjänster så att användarna kan fullgöra sin lagstadgade uppgift samt om förenhetligande av prissättningsgrunderna. Till denna del baserar sig bestämmelsen inte på flygplatsavgiftsdirektivet eller ICAO:s principer.

3 §. Definitioner. Enligt 1 punkten avses i denna lag med flygplats varje markområde som är särskilt inrättat för landning, start och manövrering av luftfartyg, inbegripet de anläggningar som kan behövas för flygtrafiken och för service till luftfartygen. Definitionen i direktivet och i den föreslagna lagen avviker från den definition av flygplats som används i 81 § i luftfartslagen, men detta har ingen betydelse med tanke på tillämpningen av flygplatsavgiftsdirektivet och den föreslagna lagen.

Enligt 2 punkten avses med flygplatsoperatör den enhet som, tillsammans med annan verksamhet eller självständigt, i kraft av bestämmelser eller avtal har i uppdrag att administrera och förvalta flygplatsens eller flygplatsnätets infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs

av de olika aktörer som befinner sig på den berörda flygplatsen eller inom det berörda flygplatsnätet. Definitionen motsvarar artikel 2.2 i flygplatsavgiftsdirektivet.

Enligt 3 punkten avses med flygplatsnätbolag ett av staten helägt aktiebolag som verkar som flygplatsoperatör och vars uppgift är att ha hand om ett flygplatsnät. Det bolag som motsvarar definitionen är Finavia Abp.

Enligt 4 punkten avses med flygplatsnät en grupp av flygplatser som förvaltas av ett flygplatsnätbolag. Definitionen motsvarar i sak artikel 2.5 i flygplatsavgiftsdirektivet.

Enligt 5 punkten avses med flygplatsanvändare den som med flyg transporterar passagerare, post eller gods mot avgift eller annan ersättning på den berörda flygplatsen samt den som svarar för statlig eller militär luftfart. Definitionen i artikel 2.3 i flygplatsavgiftsdirektivet har i lagförslaget utvidgats så att den också gäller statlig och militär luftfart i Finlands samordnade flygplats- och flygtrafiktjänstsystem.

Enligt 6 punkten avses med flygplatsavgift en avgift som tas ut till förmån för flygplatsoperatören och som betalas av flygplatsanvändarna för utnyttjandet av sådana faciliteter och tjänster som uteslutande tillhandahålls av flygplatsoperatören och som avser landning, start, belysning och parkering av luftfartyg samt hantering av passagerare och gods. Definitionen motsvarar artikel 2.4 i flygplatsavgiftsdirektivet. Till de flygplatsavgifter som Finavia Abp för närvarande tar ut hör bland annat landningsavgift, parkeringsavgift för luftfartyg, hangaravgift för luftfartyg och avgift för långvarig uppställning av luftfartyg, passageraravgift, säkerhetsavgift, bulleravgift samt el- och provkörningsplatsavgift.

Enligt 7 punkten avses med flygplatstjänster infrastruktur och underhåll, räddningstjänst, passagerar- och fraktterminaler och andra nödvändiga tjänster som behövs för luftfarten på flygplatsens trafik- och parkeringsområden för luftfartyg, dock ej flygtrafiktjänster.

Enligt 8 punkten avses med civil luftfart flygverksamhet som bedrivs med civila luftfartyg, med undantag av verksamhet som bedrivs med statsluftfartyg enligt artikel 3 i

Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949).

I 9 punkten definieras militär luftfart. Definitionen motsvarar definitionen i 2 § 11 punkten i luftfartslagen.

I 10 punkten definieras militärt luftfartyg. Innehållet i definitionen motsvarar definitionen i 2 § 12 punkten i luftfartslagen.

I 11 punkten definieras militär flygplats. Enligt definitionen har flygtrafikledningstjänsterna på en militär flygplats permanent ordnats så att tjänsterna tillhandahålls endast den militära luftfarten. Det är fråga om en i 9 § avsedd särskild tjänst för vars kostnader användaren svarar på det sätt som framgår av 9 §.

Användningen av militära flygplatser begränsas dock inte på basis av definitionen och den särskilda tjänsten enbart till militär luftfart. Precis som för närvarande kan de militära flygplatserna också i fortsättningen användas av den allmänna luftfarten eller av annan tillfällig civil luftfart. På militära flygplatser finns dock ingen reguljär kommersiell trafik, och eftersom militära flygplatser är en särskild tjänst omfattas de inte av det enhetliga prissättningssystemet enligt denna lag.

I 12 punkten definieras samverkande flygplats. Enligt definitionen har flygtrafikledningstjänsterna på en samverkande flygplats ordnats så att på flygplatsen, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar.

Typiskt för samverkande flygplatser är att flygvapnet har flottiljer eller andra truppförband stationerade vid flygplatsen. Flygvapnets flygverksamhet påverkar dimensioneringen av kapaciteten vid samverkande flygplatser. På samverkande flygplatser finns dock enligt definitionen kommersiell reguljärtrafik, och flygplatserna omfattas därmed av den enhetliga prissättningen.

Syftet med definitionen av samverkande flygplatser är inte att utesluta möjligheten att försvarsmakten också vid andra civila flygplatser som drivs av flygplatsnätet kan ha anläggningar eller tillfälligt stationerade trupper.

I 13 punkten definieras statsluftfartyg. Definitionen motsvarar definitionen i 2 § 13 punkten i luftfartslagen.

I 14 punkten definieras statlig luftfart. Med statlig luftfart avses enligt definitionen luftfart som polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet bedriver för att utföra sina myndighetsuppgifter och luftfart med statsluftfartyg. Det är nödvändigt att definiera statlig luftfart, eftersom verksamheten grundar sig på utförande av myndighetsuppgifter som föreskrivits för myndigheterna eller på luftfart med statsluftfartyg. Verksamheten avviker från civil luftfart trots att den övervakande myndigheten i båda fallen är Trafiksäkerhetsverket.

4 §. Flygplatsnät och flygplatstjänster. Enligt 1 mom. ska flygplatsnätbolaget förvalta, tillhandahålla och utveckla flygplatstjänster för den civila, statliga och militära luftfartens behov. Till flygplatsnätet hör flygplatser för den reguljära trafiken och samverkande flygplatser. Dessutom driver och utvecklar flygplatsnätbolaget militära flygplatser.

Enligt 2 mom. kan en enskild flygplats som hör till flygplatsnätet förvaltas av flygplatsnätbolagets dotterbolag. En ytterligare förutsättning är att flygplatsen används inom den reguljära trafiken. Dotterbolag kan enligt förslaget användas vid ägar- och investeringsarrangemang när det gäller flygplatser i landskapen.

Närmare bestämmelser om de flygplatser som hör till flygplatsnätet och om de tjänster som tillhandahålls på flygplatserna samt om andra flygplatser som flygplatsnätbolaget driver kan utfärdas enligt förslaget genom förordning av statsrådet. Flygplatsnätets storlek bestämmer enligt förslaget också tillämpningsområdet inom det riksomfattande flygplatsnätet för den enhetliga prissättning av flygplatsavgifter som föreskrivs i 5 §. Till denna del handlar det om att den nuvarande principen om flygplatsnätverket skrivs in i lagen.

Enligt 4 mom. gäller att om den reguljära trafiken och den statliga och militära luftfarten på en flygplats som flygplatsbolagets driver har avbrutits, kan kommunikationsministeriet i syfte att utreda den fortsatta trafiken beordra flygplatsbolaget att fortsätta driva flygplatsen i högst 12 månader.

5 §. Grunderna för flygplatsavgifterna för civil luftfart. I flygplatsnätet tillämpas inom den civila luftfarten på icke-diskriminerande

och likvärdiga grunder en enhetlig och på servicenivån baserad gemensam och öppen prissättning av flygplatsavgifter på det sätt som flygplatsnätbolaget närmare beslutar i enlighet med denna lag. Bestämmelsen motsvarar artiklarna 3 och 4 i flygplatsavgiftsdirektivet. I artikel 3 i direktivet konstateras att principen om icke-diskriminering inte hindrar att en differentiering av flygplatsavgifterna för frågor av allmänt och generellt intresse, inbegripet miljöfrågor, får tillämpas. De kriterier som används för en sådan differentiering ska vara relevanta, objektiva och redovisas på ett öppet sätt.

6 §. Differentierad service för civil luftfart. Enligt den föreslagna bestämmelsen kan flygplatsoperatören variera kvaliteten på och omfattningen av enskilda flygplatstjänster, terminaler eller delar av terminaler för att tillhandahålla differentierade tjänster eller avsätta en terminal eller en del av en terminal för särskilt ändamål (differentierad service). Bestämmelsen om differentierad service motsvarar artikel 10 i flygplatsavgiftsdirektivet. Avsikten är att bestämmelsen tillämpas på civil luftfart på alla flygplatser som hör till flygplatsnätet.

Enligt 2 mom. får nivån på flygplatsavgifterna differentieras utifrån kvaliteten på och omfattningen av sådana tjänster som avses i 1 mom. samt deras kostnader eller andra objektiva och öppet redovisade skäl. Flygplatsoperatörerna har enligt förslaget rätt att fastställa differentierade flygplatsavgifter och ingå avtal om dem på icke-diskriminerande och likvärdiga villkor och under iakttagande av ett öppet förfarande.

Enligt 3 mom. gäller att om fler flygplatsanvändare än vad som är möjligt av kapacitetsskäl önskar få tillgång till de differentierade tjänsterna, ska flygplatsoperatören avgöra saken på icke-diskriminerande, likvärdiga och öppna grunder.

7 §. Samråd med flygplatsanvändarna inom civil luftfart. Paragrafen tillämpas endast på civil luftfart. Enligt 1 mom. ska flygplatsoperatören minst en gång per år hålla samråd med flygplatsanvändarna om hur systemet med flygplatsavgifter fungerar, om flygplatsavgifternas nivå och vid behov om kvaliteten på den service som tillhandahålls.

Enligt 2 mom. ska flygplatsoperatören för det i 1 mom. avsedda samrådet lämna in förslag till ändring av systemet med flygplatsavgifter eller av nivån på flygplatsavgifterna samt orsakerna till de föreslagna ändringarna minst fyra månader innan ändringarna träder i kraft. Av grundad anledning kan tidsfristen för samrådet vara kortare.

Enligt 3 mom. ska flygplatsoperatören hålla samråd med flygplatsanvändarna innan operatören fattar beslut om att genomföra planer på nya betydande infrastrukturprojekt. Bestämmelsen motsvarar artikel 8 i flygplatsavgiftsdirektivet. Betydande infrastrukturprojekt ska anses vara sådana projekt som mest väsentligt inverkar på betalningsgrunden och som är viktigast med tanke på verksamheten, såsom utvidgning av terminaler, större renoveringar och funktionella omorganiseringar samt startbanor och betydande förbättringar av utrustningsstandarderna.

Den föreslagna paragrafen motsvarar kraven på förfarande i artikel 6 i flygplatsavgiftsdirektivet.

8 §. Flygplatstjänster för statlig och militär luftfart, prissättning av tjänsterna och samråd om dem. Paragrafen tillämpas endast på statlig och militär luftfart. Enligt 1 mom. ska de avgifter som tas ut av statsluftfartyg och militära luftfartyg motsvara nivån på avgifterna för tjänster inom civil luftfart. Avsteg från detta kan göras endast när det är fråga om särskilda tjänster eller om man kommit överens om något annat.

Den föreslagna paragrafen motsvarar till sitt syfte bestämmelsen om tillhandahållande av flygtrafiktjänster och prissättning av tjänsterna i 117 § i luftfartslagen.

Den service som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg för deras verksamhet bestäms enligt de servicekrav dessa användare ställer. Servicenivåavtalet upprättas så att servicekraven uppfylls.

Enligt 3 mom. ska flygplatsnätbolaget när det gäller statlig och militär luftfart ordna motsvarande särskilda samråd som när det gäller civil luftfart minst en gång per år. Samrådet gäller hur systemet med flygplatsavgifter fungerar, nivån på flygplatsavgifterna och vid behov kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls.

9 §. Särskilda tjänster för statlig och militär luftfart. Paragrafen tillämpas endast på statlig och militär luftfart. I paragrafen definieras begreppet särskild tjänst. Särskilda tjänster är sådana flygplatstjänster som på grund av de funktionella krav som den statliga och militära luftfarten ställer avviker från annan service som tillhandahålls på flygplatserna och som orsakar merkostnader i den allmänna servicenivån och som tillhandahålls av endast en tjänsteleverantör och för vilka det inte har fastställts avgifter enligt de allmänna servicevillkoren och som används endast av statsluftfartyg och militära luftfartyg.

Enligt 2 mom. ska närmare bestämmelser om särskilda tjänster utfärdas genom förordning av statsrådet. Med särskilda tjänster avses bland annat följande tjänster: underhåll av militära flygplatser, öppethållning nattetid av samverkande flygplatser i beredskapssyfte, halkbekämpning på flygplatser med ämnet Betafrost, framtagning av information för flygstaben med Star-radarbild på Helsingfors-Vanda flygplats, eller andra motsvarande tjänster.

Bestämmelser om principerna för prissättningen av särskilda tjänster finns i 3 mom. Prissättningen ska motsvara kostnaderna och omfatta en skäligen avkastning. De särskilda tjänsterna omfattas därmed inte av den enhetliga prissättning som föreskrivs i 8 § 1 mom.

10 §. Information som ska lämnas för samrådet. I 1 mom. föreskrivs om den information som flygplatsoperatören ska ge flygplatsanvändarna vid flygplatsen i fråga för det samråd som avses i 7 §. Innehållsligt motsvarar informationen om beredningen i fråga om civil luftfart det som föreskrivs i artikel 7 i direktivet.

I 2 mom. föreskrivs om den information som flygplatsanvändarna ska lämna för det samråd som avses i 7 § och 8 § 3 mom.

Eftersom den information som nämns i denna paragraf kan anses höra till flygplatsanvändarnas och flygplatsoperatörens affärshemligheter, föreslås i 3 mom. en bestämmelse om att information som erhållits med stöd av 1 och 2 punkterna och som enligt 24 § 1 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) eller någon annan lag är sekretessbelagd samt information som gäller affärshemligheter eller ett fö-

retags ekonomiska ställning ska vara sekretessbelagd.

11 §. Beslut om flygplatsavgifter och offentlighetsgörande av beslutet. Enligt 1 mom. kan flygplatsoperatören antingen fatta ett prissättningsbeslut om flygplatsavgifter som ska tillämpas allmänt eller inkludera grunderna för prissättning av flygplatsavgifter i det avtal om differentierad service som avses i 6 §.

Enligt 2 mom. ska det prissättningsbeslut som avses i paragrafen och grunderna för prissättning i avtal om differentierad service offentliggöras minst två månader innan de börjar tillämpas. Beslutet ska motiveras, och i motiveringen ska det tas ställning till yrkanden och andra yttranden som flygplatsanvändarna framfört vid förfarandet enligt 7 § och 8 § 3 mom. Avgörande av meningsskiljaktigheter som gäller flygplatsoperatörens prissättningsbeslut ska när det gäller civil luftfart i första instans avgöras hos Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 11 §.

12 §. Avgörande av meningsskiljaktigheter inom civil luftfart. Paragrafen innehåller en bestämmelse om att meningsskiljaktigheter om ett prissättningsbeslut av flygplatsoperatören som ska tillämpas allmänt får föras till Trafiksäkerhetsverket för behandling. Effektiva rättsmedel och en uttrycklig bestämmelse i artikel 11 i flygplatsavgiftsdirektivet påbjuder att parterna ska garanteras möjlighet till överklagande i lagstiftningen.

Ett beslut av flygplatsoperatören som är föremål för meningsskiljaktigheter är inte ett förvaltningsbeslut, i vilket ändring kan sökas genom besvär i förvaltningsrättskipning. Därför ska Trafiksäkerhetsverket först avgöra ett ärende som har förts till Trafiksäkerhetsverket som ett förvaltningsbeslut.

Enligt förslaget ska ärendet föras till Trafiksäkerhetsverket för behandling inom 30 dagar från det att flygplatsoperatören har offentliggjort beslutet i enlighet med 11 § 2 mom., dvs. senast en månad innan den föreslagna ändringen träder i kraft. Trafiksäkerhetsverket ska enligt 4 mom. i regel avgöra ärendet inom fyra månader från det att Trafiksäkerhetsverket fått det till behandling. Av särskilda skäl kan denna tidsfrist vara sex månader.

Eftersom tiden för ändringssökandet oskäligt kan försvåra flygplatsoperatörens verksamhet eller allmänt intresse, föreskrivs det i 6 mom. att Trafiksäkerhetsverkets beslut i ärendet trots ändringssökandet kan verkställas genast, om inte marknadsdomstolen förbjuder verkställigheten, bestämmer att verkställigheten ska avbrytas eller bestämmer något annat om verkställigheten. Att flygplatsoperatörens verksamhet oskäligt försvåras kan i praktiken innebära att avsevärda kostnader som föranletts av tjänsteproduktionen helt eller delvis blir utan täckning under tiden för ändringssökandet.

13 §. *Ändringssökande.* I paragrafen ingår en bestämmelse om hur ändring i Trafiksäkerhetsverkets förvaltningsbeslut får sökas genom besvär hos marknadsdomstolen. Den föreslagna besvärsgången anses i fråga om dessa beslut vara ändamålsenlig på grund av beslutens natur.

14 §. *Rätt att få upplysningar.* Paragrafen innehåller en bestämmelse där flygplatsoperatören förpliktas att på begäran ge Trafiksäkerhetsverket de upplysningar om flygplatsavgifter, deras bestämmelsegrunder samt om tillgången till differentierade tjänster och andra omständigheter som inverkar på avgörandet av ärendet som verket behöver för sina uppgifter enligt 11 §.

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar måste anses nödvändig för avgörandet av meningsskiljaktigheter som gäller flygplatsavgifter och differentierade tjänster.

15 §. *Avgörande av meningsskiljaktigheter inom statlig och militär luftfart.* I paragrafen bestäms att om meningsskiljaktigheterna i första hand inte kan avgöras mellan ministerierna, får meningsskiljaktigheter som gäller servicevillkor och prissättning när det gäller statlig och militär luftfart samt särskilda tjänster föras till Helsingfors tingsrätt för avgörande.

16 §. *Ikraftträdande.* Paragrafen innehåller bestämmelser om lagens ikraftträdande. Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Enligt den föreslagna lagens 4 § får bestämmelser om de flygplatser som hör till flygplatsnätet och om de tjänster som tillhandahålls på dem samt om andra flygplatser som flygplatsnätbolaget driver utfärdas genom förordning av statsrådet. Med stöd av 9 § 2 mom. får närmare bestämmelser om särskilda tjänster vid flygplatser utfärdas genom förordning av statsrådet. Motsvarande bemyndigande finns i 117 § 4 mom. i luftfartslagen.

3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt. Tidsfristen för genomförandet av flygplatsavgiftsdirektivet går ut den 15 mars 2011. Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Den föreslagna 5 § gäller principerna för prissättning av flygplatsavgifter. De baserar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens rekommendationer och på flygplatsavgiftsdirektivet. De viktigaste principerna i detta avseende är icke-diskriminering, jämlikhet och öppenhet. I den prissättning som tillämpas i Finavias flygplatsnät iaktas dessa principer redan nu. Således är det närmast fråga om att gällande praxis och principen om flygplatsnätet skrivs in i lagen. Enligt regeringens uppfattning är den föreslagna bestämmelsen inte problematisk ur grundlagens synvinkel med tanke på jämlikhetsprincipen i 6 § i grundlagen.

Den föreslagna 4 § och 8 § gäller flygplatsnätbolagets skyldighet att tillhandahålla statsluftfartyg och militära luftfartyg tjänster. Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. I den föreslagna 8 § begränsas formellt privata aktörers rätt att besluta om avtalsförhållanden. Grundlagsutskottet har ansett att det finns en godtagbar grund för en sådan reglering när tjänsten spe-

lar en stor roll i samhället (GrUU 24/2002 rd).

Grundlagsutskottet har bedömt förslag som inneburit skyldigheter eller begränsningar för ägarna att nyttja egendomen i syfte att skapa eller trygga konkurrensvillkor (GrUU 36/2004 rd). I de här sammanhangen har utskottet brukat utgå från att skyldigheterna och begränsningarna med hänsyn till egendomens speciella art står i samklang med grundlagen om de finns inskrivna i tydliga bestämmelser i lag och är skäliga med avseende på ägaren (GrUU 4/2000 rd, GrUU 34/2000 rd). Ytterligare har grundlagsutskottet ansett att det i princip är nödvändigt och acceptabelt att näringsverksamheten regleras i en marknadssituation där det råder s.k. naturligt monopol (GrUU 4/2000 rd). I ett sådant läge är det enligt utskottets mening motiverat att främja konkurrensen och skydda kundernas rättigheter av förmögenhetsvärde genom effektivare metoder än vanligt.

Det huvudsakliga syftet med den föreslagna regleringen är att förebygga problemen med ett s.k. naturligt monopol för fungerande flygplatstjänster och att säkerställa ett kostnadseffektivt och högklassigt tillhandahållande av tjänster. Vidare avser den att hindra en avsiktlig uppsamling av stora intäktsöverskott. Regleringen kan anses vara tillräckligt exakt med hänsyn till branschens särdrag liksom det faktum att regleringen i första hand gäller ett statligt bolag som bedriver flygplatsaffärsverksamhet och inte enskilda. En sådan reglering är med tanke på helheten inte oskälig för ägaren. Regleringen inverkar till denna del inte på lagstiftningsordningen.

Den föreslagna 8 § innebär också en möjlighet att inskränka ägarens rätt att bestämma storleken på vederlaget för nyttjande av sin egendom och därför måste bestämmelsen bedömas med hänsyn till egendomsskyddet i 15 § i grundlagen och avtalsfriheten i samband med det och näringsfriheten i grundlagens 18 § 1 mom. (GrUU 32/2004 rd, GrUU 32/2009 rd).

I utskottets praxis är det ingen absolut regel att ingrepp inte får göras i avtalsförhållanden (GrUU 5/2002 rd). Med tanke på proportionalitetsprincipen är det väsentligt att verkningarna av ingreppen i avtalsförhållandena på grundval av de föreslagna ändringarna är motiverade med tanke på regleringens mål. Syftet med den föreslagna regleringen är att förenhetliga prissättningen av de tjänster som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg med prissättningen av motsvarande tjänster för den civila luftfarten och att göra prissättningen av särskilda tjänster skäligare. Det kan anses finnas vägande samhällliga skäl att begränsa prissättningen. Priset på en enskild tjänst som beräknas på basis av enhetsprissättning kan vara lägre än kostnaderna för produktionen av tjänsten. En strukturell alltför låg täckning gäller hela prissättningsystemet och således inte enbart det område där enhetsprissättning tillämpas. Förslaget bygger på en med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna godtagbar strävan att göra prissättningen av tjänsterna rimligare och enhetligare.

Regleringen kan också anses vara tillräckligt exakt med hänsyn till de vedertagna kalkyl- och bedömningsgrunder som hänförs sig till begreppet skälig avkastning och det faktum att regleringen i första hand gäller ett statsbolag som bedriver flygplatsaffärsverksamhet och inte enskilda (GrUU 36/2004 rd, GrUU 32/2009 rd).

Avsikten med den föreslagna prisregleringen är att svara på ett till sina utgångspunkter vägande samhälleligt behov. När man dessutom beaktar att inverkan av det enskilda prissättningsunderskottet på den totala omsättningen kan uppskattas bli relativt liten, anses regleringen inte påverka lagstiftningsordningen. Lagförslaget överensstämmer med grundlagen och lagen kan därför stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lag

om flygplatsnät och flygplatsavgifter

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens syfte

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter, nedan flygplatsavgiftsdirektivet, i Finlands samordnade system med flygplatsnät och flygtrafiktjänst.

Lagens syfte är att främja luftfarten genom ett riksomfattande flygplatsnät och flygplatstjänster som tillhandahålls och utvecklas för den civila, statliga och militära luftfartens behov.

2 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på flygplatser som är öppna för kommersiell trafik och

- 1) där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser, eller
- 2) som har det högsta antalet passagerarrörelser i Finland.

Denna lag tillämpas också på det flygplatsnät och de flygplatstjänster som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg och på de flygplatsavgifter som tas ut av dem.

Med undantag av 7 § tillämpas lagen också på övriga flygplatser inom flygplatsnätet.

Denna lag tillämpas inte på prissättningen av flygtrafiktjänster eller marktjänster eller på de avgifter som tas ut för att finansiera as-

sistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *flygplats* varje markområde som är särskilt inrättat för landning, start och manövrering av luftfartyg, inbegripet de anläggningar som kan behövas för flygtrafiken och för service till luftfartygen, samt de anläggningar som behövs för de kommersiella luftfartstjänsterna,

2) *flygplatsoperatör* en sammanslutning som, vid sidan av annan verksamhet eller som enda verksamhet, med stöd av bestämmelser eller avtal har i uppdrag att förvalta och styra flygplatsens eller flygplatsnätets infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av de olika aktörer som befinner sig på den berörda flygplatsen eller inom det berörda flygplatsnätet,

3) *flygplatsnätbolag* ett av staten helägt aktiebolag som verkar som flygplatsoperatör och vars uppgift är att ha hand om ett i denna lag avsett flygplatsnät,

4) *flygplatsnät* en grupp av flygplatser som drivs av ett flygplatsnätbolag eller dess dotterbolag,

5) *flygplatsanvändare* den som med flyg transporterar passagerare, post eller gods mot avgift eller annan ersättning på den berörda

flygplatsen och den som svarar för statlig eller militär luftfart,

6) *flygplatsavgift* en avgift som tas ut till förmån för flygplatsoperatören och som betalas av flygplatsanvändarna för utnyttjandet av sådana faciliteter och tjänster som uteslutande tillhandahålls av flygplatsoperatören och som avser landning, start, belysning och parkering av luftfartyg samt hantering av passagerare och gods,

7) *flygplatstjänster* nödvändiga tjänster som behövs för luftfarten på flygplatsen, dock inte flygtrafiktjänster,

8) *civil luftfart* flygverksamhet som bedrivs med civila luftfartyg, med undantag av verksamhet som bedrivs med statsluftfartyg enligt artikel 3 i konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949),

9) *militär luftfart* luftfart för militära ändamål och luftfart med militära luftfartyg,

10) *militärt luftfartyg* luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret,

11) *militär flygplats* flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster och som drivs endast för militär luftfart,

12) *samverkande flygplats* flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster där det, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar,

13) *statsluftfartyg* luftfartyg som används för utförandet av tullens, polisens och Gränsbevakningsväsendets uppgifter; med statsluftfartyg avses även luftfartyg som används för utförandet av andra än i denna punkt och 9 punkten avsedda statliga uppdrag,

14) *statlig luftfart* luftfart med statsluftfartyg.

4 §

Flygplatsnät och flygplatstjänster

Flygplatsnätbolaget förvaltar, tillhandahåller och utvecklar flygplatsnätet och flygplatstjänster för den civila, statliga och militära luftfartens behov. Till flygplatsnätet hör flygplatser för den reguljära trafiken och samverkande flygplatser. Dessutom driver och utvecklar flygplatsnätbolaget militära flygplatser.

En flygplats för reguljär trafik som hör till flygplatsnätet får drivas av flygplatsnätbolagets dotterbolag.

Närmare bestämmelser om de flygplatser som hör till flygplatsnätet och om ansvaret för de tjänster som tillhandahålls på flygplatserna samt om andra flygplatser som flygplatsnätbolaget driver kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om den reguljära trafiken och den statliga och militära luftfarten på en flygplats som flygplatsbolaget driver har avbrutits, kan kommunikationsministeriet i syfte att utreda den fortsatta trafiken beordra flygplatsbolaget att fortsätta driva flygplatsen i högst 12 månader.

5 §

Grunderna för flygplatsavgifterna inom civil luftfart

I flygplatsnätet ska på icke-diskriminerande och likvärdiga grunder tillämpas en enhetlig och på servicenivån baserad gemensam och öppen prissättning av flygplatsavgifter.

6 §

Differentierad service inom civil luftfart

Trots bestämmelserna i 5 § får flygplatsoperatören variera kvaliteten på och omfattningen av enskilda flygplatstjänster, terminaler eller delar av terminaler för att tillhandahålla skräddarskydda tjänster eller avsätta en terminal eller en del av en terminal för särskilt ändamål (*differentierad service*).

Nivån på flygplatsavgifterna får differentieras utifrån kvaliteten på och omfattningen av de tjänster som avses i 1 mom. och kostnaderna för dem eller utifrån andra objektiva, likvärdiga och öppet redovisade grunder. Flygplatsoperatörerna har rätt att fastställa differentierade flygplatsavgifter och ingå avtal om dem på icke-diskriminerande och likvärdiga villkor och under iakttagande av ett gemensamt och öppet förfarande.

Om fler flygplatsanvändare önskar få tillgång till differentierad service än flygplatsen klarar av att betjäna, ska flygplatsoperatören

avgöra saken på icke-diskriminerande, likvärdiga och öppna grunder.

7 §

Samråd med flygplatsanvändarna inom civil luftfart

Flygplatsoperatören ska minst en gång per år hålla samråd med flygplatsanvändarna om hur systemet med flygplatsavgifter fungerar, om flygplatsavgifternas nivå och vid behov om kvaliteten på den service som tillhandahålls.

Flygplatsoperatören ska för det samråd som avses i 1 mom. lämna förslag till ändring av systemet med flygplatsavgifter eller av nivån på flygplatsavgifterna samt orsakerna till de föreslagna ändringarna minst fyra månader innan ändringarna ska träda i kraft. Av grundad anledning kan tidsfristen vara kortare.

Flygplatsoperatören ska hålla samråd med flygplatsanvändarna innan den fattar beslut om genomförande av nya betydande infrastrukturprojekt.

8 §

Flygplatstjänster för statlig och militär luftfart, prissättning av tjänsterna och samråd om dem

De avgifter som tas ut av statsluftfartyg och militära luftfartyg ska motsvara de avgifter som tas ut för tjänster som tillhandahålls luftfartyg inom civil luftfart, om det inte är fråga om en särskild tjänst eller om något annat inte har överenskommit om avgifterna.

Representanter för flygplatsnätbolaget och för den statliga och militära luftfarten ska ingå närmare överenskommelse om de tjänster som tillhandahålls den statliga och militära luftfarten i flygplatsnätet och om prissättningen av tjänsterna.

Flygplatsnätbolaget ska hålla separata samråd enligt 7 § med representanter för den statliga och militära luftfarten. Dessutom ska flygplatsoperatören hålla samråd med de behöriga myndigheterna innan operatören fattar

beslut om genomförandet av betydande nya infrastrukturprojekt.

9 §

Särskilda tjänster för statlig och militär luftfart

Särskilda tjänster är sådana flygplatstjänster som på grund av de funktionella krav som den statliga och militära luftfarten ställer avviker från annan service som tillhandahålls på flygplatserna och

1) som tillhandahålls av endast en tjänstleverantör,

2) för vilka det inte har fastställts avgifter enligt de allmänna servicevillkoren, och

3) som används endast av statsluftfartyg och militära luftfartyg.

Närmare bestämmelser om de tjänster som hör till de särskilda tjänsterna vid flygplatser kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

De avgifter som tas ut för särskilda tjänster vid flygplatserna ska vara skäliga med tanke på de särskilda kostnader som tjänsterna förleder och en skälig avkastning.

10 §

Information som ska lämnas för samråd

Flygplatsoperatören ska för det samråd som avses i 7 § och 8 § 3 mom. ge flygplatsanvändarna åtminstone följande information:

1) en förteckning över de olika tjänster och infrastrukturer som tillhandahålls i utbyte mot de flygplatsavgifter som tas ut,

2) den metod som används för att fastställa flygplatsavgifterna,

3) den övergripande kostnadsstrukturen för de faciliteter och tjänster som flygplatsavgifterna avser,

4) inkomsterna av de olika avgifterna och den sammanlagda kostnaden för de tjänster som de omfattar,

5) eventuell offentlig finansiering av de faciliteter och tjänster som flygplatsavgifterna avser,

6) prognoser för avgifter, flygtrafikens utveckling och planerade investeringar,

7) den faktiska användningen av flygplatsens infrastruktur och utrustning under viss tid, och

8) det förväntade resultatet av alla större planerade investeringar när det gäller deras effekt på flygplatskapaciteten.

Flygplatsanvändarna ska för det samråd som avses i 7 § och 8 § 3 mom. ge flygplatsoperatören åtminstone följande information:

- 1) trafikprognoser,
- 2) prognoser för sammansättningen och den planerade användningen av sin flotta,
- 3) sina utvecklingsprojekt på den berörda flygplatsen, och
- 4) sina behov med avseende på den berörda flygplatsen.

Flygplatsoperatören och flygplatsanvändarna ska hemlighålla information som ges i enlighet med 1 och 2 mom., om den gäller affärshemligheter eller ett företags ekonomiska ställning eller om den är sekretessbelagd enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) eller någon annan lag.

11 §

Beslut om flygplatsavgifter och offentliggörande av beslutet

Flygplatsoperatören kan fatta ett prissättningsbeslut om flygplatsavgifterna som ska tillämpas allmänt eller inkludera grunderna för prissättningen av flygplatsavgifterna i det avtal om differentierad service som avses i 6 §.

Prissättningsbeslutet och prissättningsgrunderna i det avtal om differentierad service som avses i 6 § ska offentliggöras minst två månader innan de börjar tillämpas. Prissättningsbeslutet ska motiveras. I motiveringen ska ställning tas till de krav som flygplatsanvändarna framställt vid förfarandet enligt 7 § och 8 § 3 mom. och till övriga yttranden i ärendet.

12 §

Avgörande av meningsskiljaktigheter inom civil luftfart

Flygplatsanvändare får föra meningsskiljaktigheter som gäller flygplatsoperatörens

prissättningsbeslut enligt 11 § 1 mom. till Trafiksäkerhetsverket för behandling.

Till beslutet ska fogas anvisningar om det förfarande som iakttas vid avgörande av meningsskiljaktigheter. Ärendet ska föras till Trafiksäkerhetsverket för behandling inom 30 dagar från det att beslutet har offentliggjorts i enlighet med 11 § 2 mom.

Trafiksäkerhetsverket ska fatta ett interimistiskt beslut om ikraftträdandet av de ändrade flygplatsavgifterna inom fyra veckor från det att Trafiksäkerhetsverket har fått ärendet till behandling, om ett slutligt beslut inte kan fattas inom den tiden. Flygplatsoperatörens beslut får inte tillämpas förrän Trafiksäkerhetsverket har avgjort ärendet eller meddelat ett interimistiskt beslut.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra ett ärende som avses i denna paragraf inom fyra månader från det att Trafiksäkerhetsverket fått ärendet till behandling, eller av särskilda skäl inom sex månader.

Trafiksäkerhetsverkets beslut får verkställas genast, om inte marknadsdomstolen efter det att besvär som avses i 13 § anhängiggjorts förbjuder verkställigheten, bestämmer att verkställigheten ska avbrytas eller bestämmer något annat om verkställigheten.

13 §

Ändringsökande

Beslut som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av 12 § för att avgöra meningsskiljaktigheter om tillhandahållande eller prissättning av tjänster får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996).

14 §

Rätt att få upplysningar

För avgörande av en meningsskiljaktighet som avses i 12 § ska flygplatsoperatören på begäran ge Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs om flygplatsavgifter och grunderna för bestämmande av dem samt om andra omständigheter som inverkar på avgörandet av ärendet.

15 §

Åtgärder som krävs för verkställigheten av
denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 10 december 2010

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*