

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det till luftfartslagen fogas bestämmelser om tillhandahållande av marktjänster och utövande av egenhantering på flygplatser. Genom lagen sätts de nationella bestämmelser i kraft som rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen förutsätter.

På en flygplats där det ovan nämnda s.k. marktjänstdirektivet skall tillämpas får enligt förslaget tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering begränsas endast i de fall som anges i luftfartslagen. I lagen skall tas in hänvisningar till de bestämmelser i direktivet enligt vilka en begränsning av tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen kan komma på fråga i olika situationer. I lagen skall också ingå bestämmelser om

Luftfartsverkets rätt att kräva att flygplatsernas centraliserade infrastrukturer används för marktjänsterna och egenhanteringen, samt bestämmelser om kontroll av den bokföring som gäller marktjänsterna. I lagen skall dessutom tas in ett bemyndigande att utfärda förordning. Med stöd av detta bemyndigande kan det vid behov bestämmas att tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering på flygplatser skall vara beroende av myndighetens godkännande.

Enligt artikel 23 i marktjänstdirektivet skall medlemsstaterna senast den 25 oktober 1997 sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för iakttagande av direktivet. Lagen avses därför träda i kraft vid nämnda tidpunkt eller så snart som möjligt efter att lagen har antagits och blivit stadfast.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
ALLMÄN MOTIVERING .....	3
<b>1. Nuläge och de centrala problemen .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Markttjänstdirektivets mål och de viktigaste förslagen .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Markttjänstdirektivets verkningar på lagstiftningen i Finland .....</b>	<b>4</b>
3.1. Markttjänstmarknadens öppenhet samt friheten att utöva egenhantering .....	4
3.2. Medlemsstaternas rätt att begränsa tillhandahållandet av marktjänster och egenhanteringen .....	5
3.3. Förfarande för godkännande av leverantörer av marktjänster .....	6
<b>4. Det nationella genomförandet av markttjänstdirektivet .....</b>	<b>6</b>
4.1. Genomförandebestämmelsernas uppbyggnad .....	6
4.2. Andra tillämpningsnormer .....	7
4.3. Genomförandet artikelvis .....	7
<b>5. Propositionens verkningar .....</b>	<b>7</b>
5.1. Ekonomiska verkningar .....	7
5.2. Verkningar i fråga om organisation och personal .....	7
5.3. Övriga verkningar .....	7
<b>6. Beredningen av propositionen .....</b>	<b>7</b>
DETALJMOTIVERING .....	8
<b>1. Lagförslaget .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Ikraftträdande .....</b>	<b>15</b>
LAGFÖRSLAG .....	16
<b>Lag om ändring av luftfartslagen .....</b>	<b>16</b>
BILAGOR	
<b>1. Parallelltext .....</b>	<b>18</b>
<b>2. Genomförandet av markttjänstdirektivet artikelvis .....</b>	<b>21</b>

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge och de centrala problemen

Med marktjänster på flygplatser avses det system av åtgärder och tjänster som behövs för mottagande av ett luftfartyg efter en flygning samt för rustande av det för följande färd. Utöver själva luftfartyget och dess utrustning gäller åtgärderna och tjänsterna också flygpassagerarna samt hanteringen av bagage och fraktgods. Egenhantering kallas en situation där den som idkar flygtrafik själv ordnar marktjänsterna eller en del av dem för eget bruk. Marktjänsterna, såsom incheckningen av passagerare, mottagandet av bagage samt transporten av bagaget till flygplanet och lastningen av det ombord på planet, tankningen av flygplanet med flygbränsle, städningen av kabinen och leveransen till flygplanet av de livsmedel som skall serveras på flyget, är i praktiken nödvändiga för att flygtrafiken skall fungera.

I Europa, i synnerhet på de stora flygplatserna i Central- och Sydeuropa, är det vanligt att de centrala marktjänsterna tillhandahålls med ensamrätt av flygplatsen eller av dess egna tjänsteleverantörer. Utbudet av konkurrerande tjänster är ofta mycket begränsat, särskilt på flygplatsens trafikområde. Också möjligheterna till egenhantering är i allmänhet begränsade, i synnerhet vad flygplatsens rampområde beträffar, eller också har rätten till egenhantering reserverats för endast en begränsad grupp av flygtrafikidkare. Oftast har de flygtrafikidkare företräde som har flygplatsen i fråga som sin hemort. Begränsningarna av marktjänsterna och egenhanteringen har motiverats med att verksamheten ställer särskilda krav på yrkeskunskap och därför kräver tillsyn, att den landtrafik som rör sig inom rampområdet måste begränsas och övervakas effektivt och att de utrymmen och anordningar som reserverats för marktjänsterna är begränsade. Begränsningarna har också motiverats med sociala synpunkter, såsom att användningen av billig utländsk arbetskraft måste förhindras och de anställdas förtjänstnivå och sociala förmåner tryggas. Flygtrafikidkarna har å sin sida fäst uppmärksamhet på att den avsaknad av konkurrens som begränsningarna medför leder till en hög prisnivå, som utgör en belastning för flygtrafiken och snedvrider konkurrensen mellan trafikidkarna, särskilt

på internationella rutter.

I Finland avviker marknadsläget märkbart från situationen i Central- och Sydeuropa. Lagstiftningen innehåller inga särskilda begränsningar i fråga om tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen vilka skulle hindra tjänsteleverantörer från att träda in på marknaden, försvåra deras inträde eller leda till att någon part får ett olikvärdigt bemötande vad tillträdet till marknaden beträffar. I 25 § luftfartslagen (281/1995) ges Luftfartsverket rätt att vid behov föreskriva om kompetens, certifikat, kompetensbevis eller utbildningstillstånd och utbildning för en sådan uppgift inom markorganisationen som flygsäkerheten är beroende av. I praktiken har föreskrifter meddelats om de mekaniker som utför servicearbeten på luftfartyg. Föreskrifterna motsvarar internationell praxis och gäller alla tjänsteleverantörer och utövare av egenhantering på samma sätt. De kan följaktligen anses vara neutrala ur marknadssynvinkel. Luftfartsverket har inte heller i egenskap av den enhet som driver och upprätthåller de för den kommersiella trafiken viktigaste flygplatserna i Finland satt några särskilda gränser för tillhandahållandet av marktjänster eller för egenhanteringen. På den inhemska marknaden för marktjänster finns således redan nu förutsättningar för fri konkurrens.

På den viktigaste flygplatsen med avseende på efterfrågan på marktjänster, Helsingfors-Vanda flygplats, kan den som behöver marktjänster välja mellan åtminstone två tjänsteleverantörer i fråga om många typer av tjänster. Efterfrågan kan dessutom beräknas vara tillräckligt stor för att ge möjligheter till ett konkurrerande tjänsteutbud. På Helsingfors-Vanda flygplats utnyttjas möjligheten till egenhantering i stor utsträckning av Finnair Oy. Också vissa andra flygtrafikidkare sköter incheckningen av passagerare som egenhantering.

På andra flygplatser i Finland består problemet med tillhandahållandet av marktjänster i att efterfrågan är knapp. Efterfrågan på många typer av tjänster är så liten att den inte erbjuder en fungerande marknad för en endaste leverantör med marktjänster som huvudsaklig sysselsättning. På dessa flygplatser står därför endast de viktigaste marktjänsterna till buds, såsom bränsleförsörj-

ning. Den som driver en flygplats försöker ofta komplettera utbudet av marktjänster lokalt för att underlätta användningen av flygplatsen. Finnair Oy sköter en betydande del av de marktjänster som behövs för inrikestrafiken genom egenhantering.

## 2. Marktjänstdirektivets mål och de viktigaste förslagen

Rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen, nedan *marktjänstdirektivet*, är en uppföljning av strävan att skapa en inre marknad för flygtrafiken. Vad beträffar de tjänster som tillhandahålls flygtrafiken har den inre marknaden genomförts genom det tredje "paketet" för liberalisering av flygtrafiken (rådets förordningar 92/2407/EEG, 92/2408/EEG och 92/2409/EEG). Det s.k. tredje liberaliseringspaketet trädde i kraft stegvis från och med 1993 års ingång, så att det tillämpas till alla delar från den 1 april 1997. Detta innebär att var och en av gemenskapens flygtrafikidkare har rätt att idka flygtrafik på nästan vilken rutt som helst inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Motsvarande frihet förverkligades dock inte i fråga om flygtrafikens marktjänster, vilket begränsar flygtrafikidkarnas möjligheter att konkurrera och innebär att priserna på marktjänsterna hålls på en relativt hög nivå.

Marktjänstdirektivets mål är att öppna marknaden för marktjänster för konkurrens inom Europeiska unionen (EU) samt att säkra flygtrafikidkarna en så omfattande rätt till egenhantering som möjligt. I direktivet beaktas dock de omständigheter med vilka begränsningar i tillhandahållandet av marktjänster och i egenhanteringen har motiverats samt skillnaderna i det rådande läget i medlemsstaterna inom EU. Det är därför meningen att marknaden för marktjänster skall öppnas och egenhantering tillåtas gradvis så, att det finns tid att minimera eventuella olägenheter. Dessutom beaktas förekommande skillnader i fråga om marknadsläget och övriga omständigheter i de olika medlemsstaterna samt bl.a. flygplatsernas utrymmes- och kapacitetsproblem genom att en begränsning av tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering tillåts i vissa situationer som specificeras särskilt i direktivet. När begränsningar fastställs skall dock deras hämmande verkan på

konkurrensen minimeras och en likvärdig behandling av tjänsteleverantörer och utövare av egenhantering tryggas. I fråga om vissa begränsningsbeslut skall dessutom besvärsmöjlighet finnas. Det är också tillåtet att göra tillhandahållandet av marktjänster eller bedrivandet av egenhantering beroende av tillstånd eller godkännande på grund av kravet på yrkeskunskap.

I direktivet förutsätts likaså att flygplatsernas ledningsenhet tryggar öppenheten genom att regelbundet höra både leverantörerna av marktjänster och dem som använder tjänsterna. Ledningsenheten för en flygplats får inte subventionera sitt eget tillhandahållande av marktjänster med medel som anvisats för myndighetsverksamheten eller som inflyter från denna.

## 3. Marktjänstdirektivets verkningar på lagstiftningen i Finland

### 3.1. Marktjänstmarknadens öppenhet samt friheten att utöva egenhantering

Enligt marktjänstdirektivet skall marknaden för marktjänster inom EU öppnas så, att nuvarande inskränkningar avvecklas och tillträdet till marknaden för marktjänster blir fritt, såvida inte något annat följer av direktivets bestämmelser om begränsningar. Även egenhantering skall tillåtas, om inte något annat följer av bestämmelserna om begränsningar. Marknaden öppnas stegvis med början från stora flygplatser, varefter de medelstora flygplatserna står i tur. I fråga om egenhantering gäller förpliktelserna i direktivet delvis också små flygplatser. Det tidsschema enligt vilket bestämmelserna skall tillämpas framgår av detaljmotiveeringen i propositionen.

I Finland finns inga sådana begränsningar som direktivet syftar till att avskaffa. Ur lagstiftningssynvinkel är marknadsläget i fråga om marktjänster och egenhantering i Finland i praktiken öppnare än vad marktjänstdirektivet förutsätter. De förpliktelser som direktivet medför kan därför tämligen problemfritt införlivas med den finska lagstiftningen. Tillämpningsbestämmelserna har i mån av möjlighet formulerats så, att de inte automatiskt leder till att marknadsöppenhet begränsas.

I direktivet åläggs medlemsstaterna att ändra sin nationella lagstiftning så, att den inte utgör ett hinder för marknadsöppen-

het. Direktivet förutsätter i och för sig inte att markttjänster som är kommersiellt olönsamma skall ordnas, utan det antas att utbudet av tjänster utformas enligt efterfrågan. I praktiken inverkar direktivet följaktligen inte på den för landets små flygplatser typiska situationen att efterfrågan på tjänster är för liten för att räcka till för ett konkurrerande tjänsteutbud.

### 3.2. Medlemsstaternas rätt att begränsa tillhandahållandet av markttjänster och egenhanteringen

I ingressen till markttjänstdirektivet framhålls att det mot bakgrund av subsidiaritetsprincipen är nödvändigt att medlemsstaterna ges möjlighet att beakta sektorns särart, och att det fria tillträdet till marknaden för markttjänster bör förverkligas gradvis och på ett sätt som är anpassat till sektorns krav. I fråga om vissa typer av tjänster kan tillträdet till marknaden och utövandet av egenhantering stöta på restriktioner som har att göra med säkerheten, säkerhetsåtgärderna, kapaciteten och tillgången till utrymme. I dessa situationer måste medlemsstaterna kunna begränsa antalet tjänsteleverantörer och utövare av egenhantering, förutsatt att grunderna för begränsningarna är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande samt kunna övervaka att konkurrensen inte begränsas mer än vad som är nödvändigt av de skäl som ligger till grund för begränsningarna. Vissa begränsningar som gäller närmast rampverksamheten kan gälla en obegränsad tid, medan de flesta andra, särskilt de som är mest problematiska med tanke på konkurrensen, endast får vara tidsbegränsade. Om begränsningar fastställs, skall leverantörerna av markttjänster väljas genom en offentlig anbudsinfordran enligt relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier. Möjligheten att anföra besvär över urvalsbeslutet skall tryggas. Begränsas utövandet av egenhantering, skall motsvarande urvalskriterier tillämpas också vid valet av dem som får utöva egenhantering.

Flygplatserna har rätt att förutsätta att alla tjänsteleverantörer och utövare av egenhantering använder vissa centraliserade infrastrukturer, om kravet är objektiva och inte förhindrar användning av dessa infrastrukturer.

I Finland tillämpas inga sådana begräns-

ningar på markttjänsterna och egenhanteringen som avses i direktivet. Å andra sidan hindrar inte avsaknaden av bestämmelser i princip nu heller ledningsenheten för en flygplats från att fastställa t.o.m. strikta begränsningar, så länge de inte kränker bestämmelserna i artikel 62 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (EG) till den del dessa gäller markttjänster och egenhantering inom flygtrafiken. Även om direktivet inte heller i det här avseendet medför någon ändring i det faktiska läget, minskar det dock i princip medlemsstaternas möjligheter att begränsa tillhandahållandet av markttjänster och egenhanteringen.

Såsom ovan konstaterats, består problemet på den finländska marknaden för markttjänster närmast i att den klena efterfrågan naturligt nog begränsar tjänsteutbudet. På den flygplats som är den viktigaste med tanke på marknaden för markttjänster, Helsingfors-Vanda flygplats, har dessutom den rådande friheten att tillhandahålla markttjänster och utöva egenhantering åtminstone inte tills vidare orsakat några sådana problem som på annat håll har anförts som grund för begränsningar. Det finns därför för närvarande inga skäl till en nationell begränsning av friheten att tillhandahålla markttjänster och utöva egenhantering. Målet är nu snarare att främja konkurrensen, eftersom den kan tänkas leda till kostnadseffektivitet och god service. Å andra sidan kan man inte utesluta möjligheten att det i framtiden kan uppstå situationer, t.ex. brist på tillgängliga utrymmen, som föranleder behov av något slag av restriktioner. Därför föreslås det att i luftfartslagen intas bestämmelser som möjliggör sådana begränsningar som direktivet tillåter. Det är dock meningen att begränsningar skall tillgripas endast i exceptionella situationer, och därför skall besluten om begränsningar fattas av vederbörande ministerium, inte av t.ex. ledningsenheten för flygplatsen. I fråga om begränsningsbeslut skall normal rätt till ändringssökande föreligga i enlighet med 91 § luftfartslagen.

En effektiv och med tanke på miljön och kostnaderna förnuftig användning av flygplatsutrymmen förutsätter att ledningsenheten för flygplatsen kan ålägga leverantörerna av markttjänster och utövarna av egenhantering att använda sådana centraliserade infrastrukturer som det inte är ändamålsenligt att bygga ut eller utöka. T.ex. på Helsingfors-Vanda flygplats använder alla tjänsteleveran-

törer vissa centraliserade infrastrukturer, såsom passagerarterminaler och system för hantering av bagage, och det har inte förekommit några särskilda problem med detta. Bestämmelsen om användningen av centraliserade infrastrukturer befäster närmast nuvarande praxis. Det är ändamålsenligt att koncentrera beslutsfattandet i fråga om centraliserade infrastrukturer till Luftfartsverket, som upprätthåller dessa strukturer och som redan i dagens läge med stöd av 51 § luftfartslagen har möjlighet att meddela funktionsmässiga föreskrifter om driften av flygplatser. I Luftfartsverkets beslut skall ändring kunna sökas i enlighet med 91 § luftfartslagen eller 7 § 2 mom. förvaltningsprocesslagen (586/1996).

### 3.3. Förfarande för godkännande av leverantörer av marktjänster

Enligt artikel 14 i marktjänstdirektivet kan en medlemsstat fordra att den som tillhandahåller marktjänster eller utövar egenhantering uppfyller vissa krav i fråga om yrkeskunskap, soliditet, säkerhet, miljövård eller de anställdas ställning. Dessa kriterier skall vara offentliga, relevanta och icke-diskriminerande. För att en medlemsstat skall kunna ställa som villkor för verksamheten att kriterierna uppfylls måste det för detta ändamål finnas ett oberoende, av en offentlig myndighet administrerat förfarande för meddelande av godkännande. Godkännande kan vägras endast om tjänsteleverantören eller utövaren av egenhantering inte uppfyller kriterierna.

I Finland tillämpas inget förfarande för godkännande eller något annat tillståndsförfarande som hänför sig till marktjänster eller egenhantering. En helt annan sak är att det för många uppgifter som har att göra med marktjänster eller egenhantering krävs olika slag av individuella tillstånd, t.ex. körkort för framförande av fordon eller, för vissa serviceåtgärder på luftfartyg, ett sådant certifikat som avses i 25 § luftfartslagen. Ett särskilt godkännande för tillhandahållande av marktjänster eller utövande av egenhantering har inte ansetts vara nödvändigt, eftersom Luftfartsverket med stöd av gällande bestämmelser och med stöd av den föreslagna ändringen av 51 § luftfartslagen kan ingripa i tillräcklig utsträckning, om t.ex. ett förfarande är oriktigt eller bristfälligt med tanke på säkerheten eller miljön. Luftfarten, och

med denna de tillhörande marktjänsterna, utvecklas dock hela tiden, så kravet på en gedigen yrkeskunskap framhävs allt tydligare i flera uppgifter. Därför föreslås i luftfartslagen en bestämmelse som gör det möjligt att genom förordning införa ett förfarande för godkännande som uppfyller de villkor som anges i artikel 14 i direktivet. Någon sådan förordning planeras dock tills vidare inte.

## 4. Det nationella genomförandet av marktjänstdirektivet

### 4.1. Genomförandebestämmelsernas uppbyggnad

Det nationella genomförandet av marktjänstdirektivet föreslås ske så, att de bestämmelser som behövs på lagnivå tas in i det 6 a kap. som föreslås bli fogat till luftfartslagen.

Marktjänstdirektivet har inte särskilt stor betydelse i Finland, eftersom verksamhet med marktjänster och egenhantering i princip har fått bedrivas fritt också utan någon särskild lagstiftning. Utöver Luftfartsverket gäller direktivets materiella innehåll dessutom hos oss endast en relativt liten krets av näringsidkare, som med beaktande av branschens internationella karaktär kan antas kunna sätta sig in i direktivets innehåll lika lätt som i nationella lagar och förordningar. Av dessa orsaker har man beslutat att föreslå en så smidig reglering som möjligt. I luftfartslagen skall endast de frågor intas, som måste regleras på lagnivå.

En betydande del av direktivets artiklar gäller en medlemsstats rätt att begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller utövandet av egenhantering. Eftersom begränsningar skall tillgripas endast i exceptionella situationer, har det inte ansetts vara nödvändigt att belasta den nationella lagstiftningen genom att kopiera in ett stort antal omfattande bestämmelser av relativt ringa betydelse. Till denna del föreslås att direktivets bestämmelser genomförs med hänvisningar som tas in i luftfartslagen. Hänvisningar har ansetts vara tillräckliga, inte bara av ovan nämnda orsaker, utan också därför att de skyldigheter som medlemsstaterna åläggs i bestämmelserna i fråga anges rätt utförligt i dessa, både i fråga om det materiella innehållet och det förfarande som medlemsstater-

na förväntas iakttas.

#### 4.2. Andra tillämpningsnormer

Luftfartsverket bereder de bestämmelser som utfärdas med stöd av 51 § luftfartslagen. Genom dessa genomförs de bestämmelser i artiklarna 5 och 13 i marktjänstdirektivet som gäller en användarkommitté och regelbundna samråd.

#### 4.3. Genomförandet artikelvis

Genomförandet av direktivet beskrivs artikel för artikel i bilaga 2.

### 5. Propositionens verkningar

#### 5.1. Ekonomiska verkningar

Eftersom tillhandahållandet av marktjänster och bedrivandet av egenhantering inte är underkastade några särskilda begränsningar i Finland, blir propositionens ekonomiska verkningar ringa. De föreslagna bestämmelserna väntas inte ha någon väsentlig inverkan på konkurrensläget på den finska marknaden. Bestämmelserna begränsar dock möjligheterna att inskränka konkurrensen i branschen, så i det avseendet har bestämmelserna en förebyggande effekt. Leverantörerna av marktjänster orsakas i viss mån extra kostnader då de enligt den föreslagna 51 e § skall göra en bokföringsmässig uppdelning mellan de funktioner som är knutna till marktjänsterna och övrig verksamhet. Kostnaderna blir mycket olika för olika företag i enlighet med bokföringssystemen, och någon tillförlitlig uppskattning är därför inte möjlig.

Förslagets statsekonomiska verkningar är obetydliga. Kostnader orsakas i viss mån av att staten enligt den föreslagna 51 e § skall förordna en kontrollant, som har till uppgift att övervaka att den bokföringsmässiga uppdelningen och förbudet mot korssubventionering iakttas.

#### 5.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Propositionen har inga verkningar i fråga om statens organisationer eller dess

personal. Ansökningar om tillstånd att fastställa begränsningar enligt 51 b § 2 mom. och begränsningsärenden enligt paragrafens 3 mom. är i dagens läge osannolika, och blir i varje fall aktuella endast i undantagsfall, så deras inverkan på vederbörande ministeriums arbetsmängd är i praktiken mycket liten. Kontroller enligt den föreslagna 51 e § kan enligt behov antingen utföras som tjänsteuppdrag eller ges i uppdrag åt en utomstående.

#### 5.3. Övriga verkningar

Propositionen beräknas inte ha några miljöeffekter eller inverka på jämlikheten mellan olika medborgargrupper.

### 6. Beredningen av propositionen

Den 13 december 1994 lade kommissionen fram ett förslag till rådets direktiv om tillträde till marknaden för marktjänster på gemenskapens flygplatser (EGT nr C 142, 8.6.1995, s. 7, ändrat i EGT nr C 124, 27.4.1996, s. 19). Förslaget delgavs riksdagen genom en skrivelse av statsrådet den 15 juni 1995. Riksdagens stora utskott avgav sitt utlåtande om förslaget den 15 september 1995. Förslaget behandlades i enlighet med den samarbetsprocedur som avses i artikel 189 c i fördraget om upprättandet av EG. Rådet fattade en gemensam ståndpunkt i fråga om kommissionens förslag den 28 mars 1996, och direktivet antogs den 15 oktober 1996.

Den lagstiftning som behövs för genomförande av direktivet har beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet i samråd med Luftfartsverket. Utlåtanden om propositionsutkastet begärdes av handels- och industriministeriet, Luftfartsverket, Centralhandelskammaren och av organisationer för centrala företag som erbjuder marktjänster, samt av centrala leverantörer som verkar på Helsingfors-Vanda flygplats. Utlåtandena har beaktats särskilt i syfte att specificera propositionens motiveringar.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslaget

51 §. *Närmare föreskrifter.* Enligt paragrafen kan Luftfartsverket meddela närmare tekniska och funktionsmässiga föreskrifter i anslutning till verksamheten på flygplatser. Föreskrifterna kan gälla t.ex. säkerhetskrav eller förfaranden i fråga om verksamheten. Skyldigheterna enligt föreskrifterna kan förutom den som driver en flygplats direkt gälla dem som tillhandahåller tjänster på en flygplats eller dem som utnyttjar en flygplats, t.ex. de som bedriver lufttrafik och de som tillhandahåller marktjänster. Med stöd av den föreslagna bestämmelsen kunde Luftfartsverket i syfte att trygga en säker lufttrafik myndigare än hittills ingripa i verksamhet som utövas av någon annan än den som driver en flygplats i situationer där den sistnämnda inte direkt kan begränsa verksamheten i fråga.

Enligt paragrafen kan Luftfartsverket likaså tidigare meddela tekniska och funktionsmässiga föreskrifter som gäller byggnad och drift av flygplatser.

### 6 a kap. Marktjänster på flygplatser

51 a §. *Definitioner som hänför sig till marktjänster.* Paragrafen omfattar definitioner på marktjänster och egenhantering. Definitionerna grundar sig på artikel 2.f och 2.g i marktjänstdirektivet.

Enligt 1 mom. 1 punkten i paragrafen avses med marktjänster de tjänster som utförs på en flygplats åt en användare enligt beskrivningen i bilagan till marktjänstdirektivet. I denna bilaga finns en detaljerad förteckning över tjänster på vilka direktivet skall tillämpas. Tjänsterna är indelade i 11 grupper i bilagan. Dessa är 1) administrativa tjänster och övervakning, 2) passagerartjänster, 3) bagagehantering, 4) fraktgods- och posthantering, 5) ramptjänster, 6) rengöring och skötsel av flygplanet, 7) bränsle- och oljepåfyllning, 8) normalt underhåll, 9) flygoperationer och administration av besättningar, 10) transport på marken och 11) catering.

Tjänsterna i förteckningen är avgränsade så att de gäller endast tjänster som särskilt ansluter sig till lufttrafik och flygresor. Passagerartjänsterna t.ex. omfattar i första hand

endast rådgivning och information till passagerarna vid avfärd, ankomst och transitering samt tjänster i samband med incheckningen, såsom kontroll av biljetter och resehandlingar, incheckning av bagage och transport av bagage till sorteringssystemen. En betydande del av de tjänster som står till passagerarnas och den övriga allmänhetens förfogande på flygplatsen såsom kioskförsäljning, cafeteria- och restaurangverksamhet, valutaväxling, skattefri försäljning, inkvartering, parkering och marktransporter till och från flygplatsen faller därmed utanför direktivets tillämpningsområde.

Det normala underhåll av flygplan som avses i direktivet begränsar sig till de sedvanliga underhållsoperationer av rutinkaraktär som utförs före varje flygning samt med dem jämförbara särskilda operationer som beställs på förhand, tillhandahållande och administration av reservdelar och det material som krävs för underhåll samt tillhandahållande av parkeringsplats och hangarutrymme för att utföra underhållet. Direktivet tillämpas därmed inte på sådant egentligt underhåll av flygplan som kräver omfattande eller långvariga åtgärder såsom grundläggande underhåll av flygplan.

Enligt 1 mom. 2 punkten i paragrafen avses med egenhantering en situation där den som utför transporter med flyg skaffar sig en eller flera typer av marktjänster. En förutsättning är dessutom att tjänsten i fråga inte ens delvis skaffas med hjälp av någon utomstående. Till den del tjänsten skaffas från en utomstående leverantör av tjänster fungerar denna leverantör i förhållande till flygtrafikidkaren som leverantör av marktjänster, och det är då inte fråga om egenhantering.

Det är dock enligt paragrafens 2 mom. fråga om egenhantering när en flygtrafikidkare producerar marktjänster för en annan flygtrafikidkare och den ena innehar en aktiemajoritet av den andra flygtrafikidkaren eller samma enhet innehar aktiemajoriteten i var och en av dem. Det är fråga om egenhantering t.ex. i det fall då ett moderbolag som bedriver flygtrafik producerar marktjänster åt ett dotterbolag som bedriver flygtrafik. Det som är avgörande vid bedömningen av hurvida det är fråga om egenhantering är hur stor andel av dotterbolaget som moderbolaget äger, men däremot inte vem som har den



faktiska kontrollen över bolagen. Det är inte fråga om egenhantering i det avseende som åsyftas i direktivet när den flygtrafikidkare som levererar marktjänster äger mindre än hälften av den flygtrafikidkare som utnyttjar tjänsterna, även om ägarskapet enligt röst-rättsreglerna skulle ge kontrollen i bolaget.

Det är fråga om egenhantering endast i det fall att den som producerar tjänsterna själv är flygtrafikidkare. Sådana fall där marktjänsterna sköts av ett av en flygtrafikidkare ägt dotterbolag som har specialiserat sig på marktjänster, men som inte självt bedriver flygtrafik faller därmed utanför definitionen på egenhantering.

51 b §. *Tillhandahållande av marktjänster.* Paragrafens 1 mom. innehåller den mest centrala av de skyldigheter som marktjänstdirektivet ålägger medlemsstaterna: tillhandahållandet av marktjänster på de flygplatser som faller inom direktivets tillämpningsområde får inte begränsas på andra grunder än de som anges i direktivet. Dessa grunder återfinns i artiklarna 6, 7, 9, 15 och 20 i direktivet. Det hänvisas till dessa artiklar i 2 och 3 mom. i denna paragraf.

Skyldigheten att iakttä begränsningarna faller på ledningsenheten för flygplatsen. Ledningsenheten för en flygplats får inte utan sådana grunder som anges i paragrafens 2 och 3 mom. begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller flygtrafikidkarens rätt att utöva egenhantering. Ledningsenheten för en flygplats får därmed inte ingå sådana avtal som t.ex. skulle ge ett visst företag ensamrätt eller en bättre position än konkurrerande företag beträffande tillhandahållandet av marktjänster eller utövandet av egenhantering på flygplatsen. Ledningsenheten för en flygplats får inte heller införa begränsningar eller vidta andra åtgärder vilkas reella verkningar skulle innebära begränsningar i utbudet av marktjänster eller möjligheterna att utöva egenhantering.

Leverantörerna av marktjänster och utövarna av egenhantering är dock skyldiga att bl.a. iakttä föreskrifter för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet. Artikel 17 i direktivet innehåller en uttrycklig bestämmelse om detta. Ledningsenheten för en flygplats kan därmed fortfarande införa begränsningar gällande rörligheten eller liknande på flygplatsområdet, när det faktiska syftet med begränsningen är att upprätthålla allmän ordning och säkerhet och när begränsningen på ett icke-diskriminerande sätt

omfattar alla leverantörer av marktjänster och utövarare av egenhantering.

Skyldigheten att iakttä begränsningar gällande tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering gäller alla flygplatser till den del marktjänstdirektivet skall tillämpas på dem. Enligt de detaljerade och delvis invecklade tillämpningsbestämmelserna i artikel 1 träder skyldigheterna i direktivet i kraft stegvis under åren 1998—2001 på gemenskapens alla flygplatser med kommersiell lufttrafik. I det första skedet träder bestämmelserna om frisläppande av egenhanteringen i kraft från och med ingången av 1998. Bagagehantering, ramptjänster, bränsle- och oljepåfyllning samt hanteringen av gods och post mellan terminalanläggningen och luftfartyget i samband med flygningarna utgör undantag. I anslutning till egenhantering skall dessa typer av tjänster frisläppas inom de gränser som anges i artikel 7.2 i direktivet endast på de flygplatser som har en årstrafik som uppgår till minst en miljon passagerarrörelser eller 25 000 ton gods. I fråga om marktjänsterna tillämpas bestämmelserna i direktivet från ingången av 1999 på sådana flygplatser som har en årstrafik på minst tre miljoner passagerarrörelser eller 75 000 ton gods eller vars trafik under ett halvår överskrider två miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods men vars årstrafik underskrider de förstnämnda gränserna. Från ingången av år 2001 utsträcks tillämpningen av bestämmelserna gällande marktjänster till att omfatta varje flygplats inom gemenskapen som står öppen för kommersiell lufttrafik och som har en årstrafik som uppgår till minst två miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods.

I fråga om flygplatserna i Finland innebär de tillämpningsbestämmelser som nämns ovan att Helsingfors-Vanda flygplats skall tillämpa alla bestämmelser som gäller egenhantering från och med ingången av 1998 och andra bestämmelser om marktjänster från och med ingången av 1999. Övriga flygplatser i Finland kommer utgående från årstrafikens omfattning sannolikt inte att överskrida de trösklar för tillämpningen av direktivets bestämmelser gällande marktjänster, varvid endast bestämmelserna gällande egenhantering tillämpas på dessa flygplatser från och med ingången av 1998, med undantag för bagagehantering, ramptjänster, bränsle- och oljepåfyllning samt hantering av gods och post mellan terminalanläggningen

och luftfartyget som sker i anslutning till egenhantering.

Till den del som direktivet tillämpas på en flygplats skall ledningsenheten för flygplatsen trygga förutsättningarna för tillhandahållandet av marktjänster och för utövandet av egenhantering enligt artikel 16 i direktivet. Leverantörerna av marktjänster och utövarna av egenhantering skall ha tillgång till flygplatsanläggningarna i den utsträckning deras verksamhet så kräver. I den mån villkor uppställs för användningen av anläggningarna, t.ex. kriterier för tillträdet, förfaringsregler eller begränsningar av tillträdet eller om avgifter uppbärs för användningen, skall villkoren och grunderna för avgifterna med hänsyn till situationen vara relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. De utrymmen som anvisas för marktjänster skall fördelas mellan leverantörerna av marktjänster och utövarna av egenhantering eller användas gemensamt i relation till vad deras behov kräver och enligt relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier.

Av bestämmelserna i artikeln följer inte några skyldigheter för ledningsenheten för flygplatsen att ordna nya utrymmen och anläggningar för leverantörerna av marktjänster och utövarna av egenhantering, utan denna skall endast säkerställa att de utrymmen och anläggningar som anvisats för marktjänster och egenhantering står till allas förfogande eller fördelas mellan användarna på ett med hänsyn till konkurrensen neutralt sätt.

Enligt paragrafens 2 mom. skall den som driver flygplatsen ha möjlighet att begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller utövandet av egenhantering enligt artikel 6, 7, 9 eller 15 i marktjänstdirektivet.

Enligt artikel 6.2 i marktjänstdirektivet är det tillåtet att begränsa antalet leverantörer som tillhandahåller marktjänsterna bagagehantering, ramptjänster, påfyllning av bränsle och olja samt hantering av gods och post mellan terminalanläggningen och luftfartyget. Begränsningarna får dock inte leda till någon monopolställning, utan var och en av dessa typer av tjänster skall för tryggandet av konkurrensen tillåtas inom ramen för minst två leverantörers verksamhet. När tjänsteleverantörerna begränsas skall flygtrafikidkaren alltid för varje typ av tjänst ha möjlighet att välja den av de tjänsteleverantörer som har rätt att utöva verksamhet vars tjänster han önskar använda sig av. Flygtra-

fikidkarens rätt att välja tjänsteleverantör får inte begränsas genom att det t.ex. bestäms att vissa tjänsteleverantörer skall utöva sin verksamhet på vissa områden såsom i en viss terminal, så att den flygtrafikidkare som använder terminalen tvingas använda just denna leverantörs tjänster.

Rätten till begränsningar kringskärs ytterligare genom det tilläggskrav i artikel 6.3 enligt vilket åtminstone en av de godkända leverantörerna av marktjänster från och med den 1 januari 2001 måste vara oberoende i förhållande till den som driver flygplatsen och en sådan flygtrafikidkare som står för minst en fjärdedel av flygplatsens lufttrafik. Detta tilläggskrav förhindrar uppkomsten av situationer i vilka den som driver flygplatsen och flygplatsens största flygtrafikidkare i syfte att undvika konkurrens i praktiken avgör marktjänsternas prisnivå genom att dela upp marknaden mellan sig. En flygplats kan dock uppskjuta ikraftträdandet av detta tilläggskrav fram till utgången av år 2002, om kommissionen efter en utredning av konkurrensens inverkan ger sitt tillstånd till detta. Tilläggskravet i artikel 6.3 tillämpas endast om tillhandahållandet av marktjänster på flygplatsen har begränsats enligt 6.2. Genom bestämmelsen förbjuds därmed inte en situation där de enda som tillhandahåller marktjänster i praktiken är ledningsenheten för flygplatsen eller ett marktjänstföretag där denne har kontrollen och den största flygtrafikidkaren, om andra leverantörer av marktjänster har fritt tillträde till marknaden.

Enligt artikel 7.2 i marktjänstdirektivet är det tillåtet att begränsa antalet utövare av egenhantering i fråga om samma tjänster som nämns i samband med leverantörer av marktjänster. Antalet får dock inte begränsas till färre än två. Vid införandet av begränsningarna skall de flygtrafikidkare som tillåts utöva egenhantering dessutom väljas efter relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier. De omständigheter som beaktas vid valet kan t.ex. vara trafikvolymen för flygplatsens flygtrafikidkare samt behovet av att främja konkurrensen då det gäller marktjänster.

Artikel 9 i marktjänstdirektivet innehåller bestämmelser om tillfälliga begränsningar beträffande tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering. Enligt artikeln kan begränsningarna gälla även andra typer av marktjänster och egenhanterings-tjänster än de som nämnts i artikel 6.2 och

7.2. En förutsättning för införandet av begränsningar är att fri konkurrens beträffande tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering inte är möjlig i den omfattning som avses i direktivet inte är möjlig med beaktande av flygplatsens utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar och i synnerhet av de överbelastningsproblem dessa föranleder. På basis av utrymmes- och kapacitetsproblem kan tillhandahållandet av vilken som helst typ av marktjänst eller egenhanteringstjänst som ger upphov till överbelastningsproblem begränsas. En allmän begränsning är inte tillåten, utan nödvändigheten av begränsningen skall visas särskilt för varje typ av tjänst.

Med stöd av artikeln kan i fråga om de typer av marktjänster som lider av utrymmes- och kapacitetsproblem antalet leverantörer begränsas till enbart en och egenhantering kan till och med helt förbjudas. Giltighetstiden för en begränsning är högst tre år, om inte en nytt beslut om begränsningar fattas på basis av ansökan. Undantag från bestämmelsen om giltighetstid utgörs av de situationer som avses i artikel 6.2 där tillhandahållandet av marktjänster är reserverat för endast en leverantör, d.v.s då det på flygplatsen råder en på begränsning grundad monopolsituation i fråga om bagagehantering, ramptjänster, bränsle- och oljepåfyllning eller hantering av gods och post mellan terminalanläggningen och luftfartyget. Till denna del är begränsningen i kraft högst två år och kan förnyas endast en gång.

De begränsningar som utfärdas med stöd av artikeln är avsedda att gälla tillfälligt och får inte otillbörligen inverka menligt på direktivets syfte, vara av större omfattning än nödvändigt och inte snedvrída konkurrensen på området. En flygplats som anhåller om att få införa begränsningar skall enligt punkt 2 b i artikeln till ansökan bifoga en plan över åtgärder som syftar till att komma till rätta med utrymmes- och kapacitetsbegränsningarna. Det framgår därmed klart att ett förnyande av begränsningarna kan komma ifråga endast i undantagsfall eller då det redan i samband med den första ansökningen om begränsningar har stått klart att lösandet av problemet enligt realistiska bedömningar kommer att räcka längre än den maximala tiden för de begränsningar som beviljats i första skedet.

Enligt artikel 15 i marktjänstdirektivet har en medlemsstat rätt att på förslag av led-

ningsenheten för flygplatsen förbjuda en tjänsteleverantör att tillhandahålla sin marktjänst och en användare från att använda en tjänst eller från att utöva egenhantering. Förbudet kan utfärdas om leverantören eller användaren inte följer de regler som medlemsstaten föreskrivit och som syftar till att garantera att flygplatsen fungerar tillfredsställande.

Artikeln innehåller bestämmelser genom vilka man försöker försäkra sig om att flygplatsens regler inte utnyttjas som ett medel för att begränsa konkurrensen. För att nonchalerande av flygplatsens regler skall utgöra grunden för ett förbud skall reglerna hänföra sig till det uppställda målet, och reglerna får i praktiken inte begränsa tillträde till marknaden eller utövande av egenhantering på en lägre nivå än den som bestäms i direktivet. Dessutom skall flygplatsen tillämpa reglerna på ett icke-diskriminerande sätt på tjänsteleverantörerna och utövarna av egenhantering.

Ett förbud som utfärdas med stöd av artikeln riktar sig alltid till en enskild tjänsteleverantör eller utövare av egenhantering som har brutit mot reglerna. I praktiken kan ett förbud bli aktuellt då det är fråga om upprepade eller allvarliga brott mot reglerna.

Enligt artikeln kan en medlemsstat på förslag från ledningsenheten för en flygplats ålägga leverantörerna av marktjänster på flygplatsen att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt medverka till att uppfylla den skyldighet att utföra offentlig service som föreskrivs i det nationella normsystemet. En sådan skyldighet kan gälla t.ex. deltagande i tillhandahållandet av marktjänster på flygplatsen också under ekonomiskt olönsamma tider. Tills vidare har detta slag av skyldigheter inte ålagts någon i Finland.

De i momentet avsedda begränsningarna enligt artikel 6, 7, 9 och 15 i direktivet kan dock införas först då vederbörande ministerium har gett sitt tillstånd. För närvarande skall tillstånd sökas hos trafikministeriet, som på basis av ansökan utreder om begränsningen är motiverad och förenlig med direktivet. Beslut om begränsningar enligt artikel 6, 7 och 15 i direktivet skall i sin helhet fattas nationellt, men begränsningar enligt artikel 9 kräver godkännande av kommissionen, och kommissionen har möjlighet att ändra och i praktiken inskränka begränsningarna enligt artikeln i fråga.

Om den begränsning man ansöker om gäl-

ler begränsning av tillhandahållandet av marktjänster i fråga om de typer av tjänster som avses i artikel 6.2 eller en begränsning enligt artikel 9, och om ministeriet beslutar att godkänna begränsningen skall ministeriet i enlighet med artikel 11 i direktivet försäkra sig om att de tjänsteleverantörer som levererar de typer av tjänster som begränsningarna gäller väljs på det sätt som förutsätts i artikeln så att konkurrensen inte snedvrids. Enligt artikeln kan medlemsstaten ålägga tjänsteleverantören vissa standardvillkor eller tekniska specifikationer utgående från vilka tjänsteleverantörerna väljs. Urvalskriterierna skall vara relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Den i artikel 5 avsedda användarkommittén för den berörda flygplatsen skall höras innan villkoren eller kraven fastställs. Enligt artikeln är det tillåtet att i de villkor tjänsteleverantören har att rätta sig efter skriva in skyldighet att tillhandahålla marktjänster för de flygplatser som betjänar perifera områden eller utvecklingsregioner och som inte annars skulle kunna ordna marktjänster enligt kommersiella kriterier. Kommissionen skall dock underlättas om en sådan särskild skyldighet.

Enligt artikel 11 i direktivet skall medlemsstaten då den vidtar åtgärder för införande av i artikel 6.2 eller artikel 9 avsedda begränsningar anordna en öppen anbudsfordran för val av leverantörer av marktjänster. Anbudsfordran skall offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Tjänsteleverantörerna skall väljas ut aningen av ledningsenheten för flygplatsen eller vederbörande ministerium efter samråd med användarkommittén. Ledningsenheten för flygplatsen får välja tjänsteleverantörer när flygplatsledningen inte själv tillhandahåller liknade marktjänster och inte direkt eller indirekt kontrollerar något företag som tillhandahåller sådana tjänster och inte heller är delägare i ett sådant företag. I övriga fall väljs leverantörerna ut av ministeriet efter samråd med användarkommittén och ledningsenheten för flygplatsen.

Leverantörerna av tjänster får väljas för en tid av högst sju år åt gången. Om begränsningarna fortgår även efter periodens utgång skall tjänsteleverantörerna väljas ut på nytt enligt samma förfarande. Om en tjänsteleverantör upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken han valts, skall en ersättare väljas ut enligt samma för-

farande.

Utän hänsyn till begränsningar enligt artikel 6.2 eller artikel 9 får ledningsenheten för en flygplats själv alltid tillhandahålla marktjänster utan att iakttä det urvalsförfarande som avses ovan. Likaså får ledningsenheten för en flygplats ge motsvarande rättigheter till ett dotterföretag eller ett företag som har kontrollen över ledningsenheten.

Ledningsenheten för flygplatsen är skyldig att informera användarkommittén om alla urvalsbeslut den gjort med stöd av artikel 11. Dessutom gäller informationsskyldigheten situationer där flygplatsledningen själv börjat tillhandahålla en marktjänst eller beviljat rättigheter att tillhandahålla en tjänst utan att iakttä urvalsförfarandet och det på flygplatsen råder begränsningar gällande denna typ av tjänst enligt artikel 6.2 eller artikel 9.

Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser för en situation där ett land som inte hör till EES behandlar en leverantör av marktjänster eller en utövare av egenhantering som kommer från det egna landet eller ett annat land som inte hör till EES mer fördelaktigt än leverantörer och utövare av egenhantering vilka kommer från en medlemsstat i EU. Härvid kan medlemsstaten införa motsvarande eller vid behov strängare begränsningar för tjänsteleverantörer eller utövare av egenhantering från landet i fråga. Artikel 20 i direktivet innehåller bestämmelser om detta. Enligt bestämmelserna bedöms diskrimineringen enligt det faktiska läget. Det kan vara fråga om diskriminering också i sådana fall då det aktuella landets normsystem formellt behandlar alla tjänsteleverantörer eller utövare av egenhantering likvärdigt, men normsystemet är uppgjort eller tillämpas så, att tjänsteleverantörer eller utövare av egenhantering från en medlemsstat i EU i praktiken hamnar i en mindre förmånlig ställning än det egna landets tjänsteleverantörer eller utövare av egenhantering. Diskrimineringen kan gälla t.ex. verksamhetsrättigheter, personalanvändning eller avgifter. Om ett land som inte tillhör EES t.ex. inte ger ett finskt flygbolag rätt att utöva egenhantering i landet i fråga eller i praktiken begränsar denna rätt, kan Finland med hänvisning till att ömsesidighet inte råder på motsvarande sätt förbjuda detta lands flygbolag rätt att utöva egenhantering i Finland eller begränsa denna rätt.

Beslut om begränsningar av tillhandahållande av marktjänster eller utövandet av

egenhantering eller om ändringar i eller slopande av gällande begränsningar görs av vederbörande ministerium, för närvarande trafikministeriet. Kommissionen skall underättas om beslutet.

51 c §. *Användning av flygplatsers centraliserade infrastrukturer.* Enligt paragrafen kan Luftfartsverket bestämma att leverantörerna av marktjänster och de som har rätt att utöva egenhantering skall utnyttja flygplatsens centraliserade infrastrukturer då marktjänsterna ordnas. Bestämmelserna i paragrafen grundar sig på artikel 8 i marktjänstdirektivet. I artikeln nämns som exempel på centraliserade infrastrukturer bagagesortering, avisning, vattenrening och bränsledistribution. Vad gäller Helsingfors-Vanda flygplats är sådana centraliserade infrastrukturer som avses i artikeln t.ex. passagerarterminalerna, incheckningsutrymmena och bagagesorteringen. Det gemensamma för dessa system är att de hör till flygplatsens grundstrukturer, innebär ansemliga investeringar, kräver stort utrymme, placeras på vissa ställen samt utgör enheter som kräver en relativt lång byggtid. Det är inte möjligt att snabbt lägga till eller avlägsna sådana strukturer enligt behovet av marktjänster eller egenhantering. Vid Helsingfors-Vanda flygplats förvaltas dessa grundstrukturer av Luftfartsstyrelsen.

Att användningen av en viss grundstruktur blir obligatorisk innebär i detta sammanhang att om en tjänsteleverantör eller en utövare av egenhantering behöver tjänster som ansluter sig till denna grundstruktur, t.ex. incheckningsutrymmen, skall leverantören eller den som utövar egenhantering använda sig av de strukturer som Luftfartsstyrelsen anvisar. Det är inte tillåtet att använda egna tillfälliga arrangemang eller medföra egna strukturer. Däremot innebär obligatorisk användning inte i detta sammanhang att en leverantör av marktjänster eller en utövare av egenhantering skall vara skyldig att använda grundstrukturer som han inte alls behöver.

När Luftfartsstyrelsen bestämmer att användningen av vissa grundstrukturer är obligatorisk är den skyldig att iakta de principer som fastställs i artikel 8.2 i marktjänstdirektivet. Administrationen av centraliserade infrastrukturer skall ske på ett genomskådligt, objektivt och icke-diskriminerande sätt och särskilt så att den inte hindrar tjänsteleverantörerna och utövarna av egenhantering

från att använda dem. I praktiken innebär principerna bl.a. att Luftfartsverket vid fördelningen av nyttjanderättigheter inte får placera någon användare i en sämre ställning än någon annan, och att grunderna för de avgifter som uppbärs för användningen skall vara genomskådliga och icke-diskriminerande. De centraliserade infrastrukturer skall också i rimlig utsträckning stå till förfogande vid de tidpunkter då tjänsteleverantörerna och utövarna av egenhantering behöver dem. Ifall användningstiderna är begränsade skall de offentliggöras på ett sådant sätt att tjänsteleverantörerna och utövarna av egenhantering i god tid kan ta hänsyn till begränsningarna i sin verksamhet.

51 d §. *Godkännande av en myndighet.* Paragrafen innehåller ett bemyndigande att utfärda förordning, med stöd av vilket man vid behov kan ta i bruk ett tillståndssystem i anslutning till tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering. Systemet skulle i praktiken innebära att rätten att tillhandahålla marktjänster eller utöva egenhantering på en flygplats förutsätter godkännande av myndigheten. Artikel 14 i marktjänstdirektivet innehåller bestämmelser om kriterierna för godkännande och godkännandeförfarande. Sådana detaljer kan vid behov också regleras genom förordning.

Enligt artikel 14 i direktivet har en medlemsstat rätt, om än inte någon skyldighet, att som villkor för tillhandahållande av marktjänster eller utövande av egenhantering fordra godkännande av en myndighet. Enligt artikel 14.1 skall den officiella myndighet som meddelar godkännandet vara fristående i förhållande till ledningsenheten för flygplatsen. De kriterier som ligger till grund för ett godkännande av en tjänsteleverantör och en utövare av egenhantering skall avse ett sunt finansiellt läge och ett tillräckligt försäkringsskydd samt iakttagandet av relevant sociala gäststiftning. Kriterierna kan vidare avse konstruktionernas, anläggningarnas, luftfartygens, utrustningens och människornas säkerhet och skyddet av miljön. Avsikten med kriterierna är att i praktiken säkerställa att den som tillhandahåller marktjänster eller utövar egenhantering är villig och förmögen att fullgöra de skyldigheter hans verksamhet medför samt förmår verka enligt lufttrafikens och flygplatsens säkerhetskriterier.

Kriterierna skall ha ett reellt samband med de uppställda målen och tillämpas på leve-

rantörer av marktjänster och utövare av egenhantering på ett icke-diskriminerande sätt. I praktiken innebär detta att var och en som uppfyller kriterierna skall beviljas godkännande. Kriterierna får inte uppställas så att de i praktiken leder till att tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering begränsas till en nivå som är lägre än vad som förutsätts i direktivet. Kriterierna för godkännande skall offentliggöras. Dessutom skall information om godkännandeförfarandets existens ges på lämpligt sätt.

Godkännande får vägras eller återkallas om tjänsteleverantören eller utövaren av egenhantering, på grund av faktorer som kan hänföras till honom, inte uppfyller de uppställda kriterierna. Orsakerna till att godkännande vägrats eller återkallats skall alltid motiveras och delges den berörda parten.

51 e §. *Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över marktjänster.* Paragrafen innehåller bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i artikel 4 i marktjänstdirektivet.

Enligt paragrafens 1 mom. är den som tillhandahåller marktjänster skyldig att göra en bokföringsmässig uppdelning mellan den verksamhet som är knuten till marktjänsterna och övrig verksamhet. Skyldigheten gäller alla företag som tillhandahåller marktjänster på en flygplats. Om ledningsenheten för flygplatsen tillhandahåller dessa tjänster, gäller den bokföringsmässiga uppdelningen även honom. Bestämmelsen gäller inte den som utövar egenhantering, varför en flygtrafikidkare som producerar tjänster enbart för eget eller ett dotterbolags bruk inte omfattas av skyldigheten. Om flygtrafikidkaren producerar marktjänster för andra flygtrafikidkare, gäller skyldigheten att dela upp bokföringen också flygtrafikidkaren till den del tillhandahållandet av marktjänster omfattar andra flygtrafikidkare. I så fall skall den bokföring som gäller egenhanteringen och den bokföring som gäller tillhandahållandet av marktjänster åt andra kunna åtskiljas.

Av bokföringen skall entydigt framgå vilka bokföringshändelser som gäller tillhandahållandet av marktjänster. Av detta specificeringskrav följer emellertid inte någon skyldighet att organisatoriskt åtskilja tillhandahållandet av marktjänster från övrig verksamhet. I momentet uppställs inte detaljerade krav på hur åtskiljandet skall ske. På så sätt kan företagen och ledningsenheten för

flygplatsen använda sig av det förfaringsätt som bäst lämpar sig för deras bokföringsssystem.

Bestämmelsen innehåller inte något omedelbart förbud mot korsvis subventionering för andra än den som driver en flygplats. En annan sak är att ett sådant förbud kan följa av annan lagstiftning.

Vederbörande ministerium, för närvarande trafikministeriet, utser en kontrollant med uppgift att övervaka att bokföringen över tillhandahållandet av marktjänster åtskiljs från den övriga bokföringen. Dessutom har kontrollanten till uppgift att övervaka att ledningsenheten för flygplatsen inte överför finansiella medel mellan den verksamhet flygplatsledningen bedriver i egenskap av myndighet och den verksamhet den bedriver i fråga om marktjänster. Det senare förutsätter övervakning av att ledningsenheten inte använder medel som anvisats för myndighetsutövning och avgifter som uppburits för sådan utövning för tillhandahållande av marktjänster eller för subventionering av de avgifter enheten uppstår för dessa tjänster. Även om direktivet inte innehåller något uttryckligt förbud mot korsvis subventionering, kan bestämmelsen om övervaknings-skyldighet anses innehålla ett indirekt förbud. Vederbörande ministerium utser en kontrollant som är oberoende i förhållande till den som skall kontrolleras. Beroende på situationen kan en eller flera kontrollanter utses. Staten kan låta utföra kontrollerna som tjänsteuppdrag eller överlåta uppdraget till en utomstående.

De tillhandahållare av marktjänster och flygplatsledningar som är föremål för kontrollerna är skyldiga att ställa sin bokföring och andra eventuella dokument till kontrollantens förfogande samt ge de tilläggsuppgifter som behövs för att det skall kunna kontrolleras att bokföringen gällande marktjänster är åtskild från den övriga bokföringen på det sätt som paragrafen förutsätter.

Enligt 2 mom. i paragrafen avger kontrollanten en berättelse till vederbörande ministerium. Berättelsen redogör för på vilket sätt den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts samt huruvida ledningsenheten för flygplatsen har överfört finansiella medel från den verksamhet den bedriver i egenskap av myndighet till marktjänstverksamheten. Berättelsen kan i praktiken innehålla rikligt med information som kan klassificeras som affärs- eller yrkeshemligheter. Därför skall

berättelsen till denna del hemlighållas, såvida inte den som uppgifterna gäller har gett sitt samtycke till ett offentliggörande. Det råder inte några hinder för att offentliggöra ett sammandrag eller en förkortad version av berättelsen som innehåller slutsatser av allmän karaktär om hur den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts, bara denna version inte innehåller affärs- eller yrkeshemligheter.

Enligt artikel 22 i marktjänstdirektivet är medlemsstaterna skyldiga att lämna kommissionen den information som är nödvändig för upprättandet av kommissionens rapport om tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv. Uppgifter från kontrollerna av den bokföringsmässiga uppdelningen och på vilket sätt förbudet mot korsvis subventionering har åttlytts av flygplatsledningen ingår i de uppgifter som kommissionen behöver för att upprätta sin rapport. Därför bestäms i momentet att kontrollantens rapport får överlämnas till kommissionen utan hinder av sekretessplikten.

Paragrafens 3 mom. innehåller ett förbud mot att röja eller orättmätigt använda affärs- eller yrkeshemligheter. Förbudet gäller var och en som fått kännedom om sådana hemligheter. Den till vars förmån sekretessplikten gäller kan dock ge sitt samtycke till att affärs- eller yrkeshemligheter offentliggörs eller utnyttjas.

Paragrafen innehåller en informativ hänvisning till 38 kap. 1 och 2 § samt 40 kap. 5 § strafflagen. I de nämnda paragraferna ingår bestämmelser om straffet för sekretessbrott och sekretessförseelse, brott mot

tjänsthemlighet och brott mot tjänsthemlighet av oaktsamhet.

## 2. Ikraftträdande

Enligt artikel 23.1 i marktjänstdirektivet skall medlemsstaterna sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att direktivet skall kunna följas inom ett år efter det att direktivet den 25 oktober 1996 har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning. Därmed borde lagen träda i kraft senast den 25 oktober 1997. Därför föreslås lagen träda i kraft vid nämnda tidpunkt eller så snart som möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst. Den tidpunkt då lagen skall börja tillämpas för de olika flygplatsernas del har behandlats i motiveringen till 51 b § 1 mom.

Bestämmelserna i lagens 51 e § om bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över marktjänster tillämpas dock först från den 1 januari 1999 på andra än de som driver flygplatser. Att bestämmelserna börjar tillämpas först 1999 beror på att de bestämmelser som gäller marktjänster enligt artikel 1 i direktivet kommer att träda i kraft på de första flygplatserna först från denna tidpunkt. Det indirekta förbudet mot korsvis subventionering genomförd av den som driver en flygplats kan däremot på grund av att en specificerad bestämmelse om ikraftträdandet saknas anses bli bindande för medlemsstaterna redan den 25 oktober 1997.

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

## Lag

### om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i luftfartslagen av den 3 mars 1995 (281/1995) 51 § och  
*fogas* till lagen ett nytt 6 a kap. som följer:

#### 51 §

##### *Närmare föreskrifter*

Luftfartsverket meddelar närmare tekniska och funktionsmässiga föreskrifter som gäller byggande och drift av flygplatser samt verksamheten på dessa.

#### 6 a kap.

##### **Marktjänster på flygplatser**

#### 51 a §

##### *Definitioner som hänför sig till marktjänster*

I detta kapitel avses med

1) *marktjänster* de tjänster som utförs på en flygplats åt en användare och räknas upp i bilagan till rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen, nedan *marktjänstdirektivet*, och

2) *egenhantering* en situation där den som transporterar passagerare, fraktgoods och post med flyg skaffar sig en eller flera typer av marktjänster utan att ingå något kontrakt om detta med tredje man.

Som ovan i 1 mom. 2 punkten avsedda tredje män i förhållande till varandra betraktas inte sådana transportörer av vilka den ena innehar en aktiemajoritet av den andra eller samma enhet innehar aktiemajoriteten i var och en av dem.

#### 51 b §

##### *Tillhandahållande av marktjänster*

Ledningsenheten för en flygplats får inte utan sådan grund som anges i denna paragraf begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen till den del marktjänstdirektivet skall tillämpas på tillhandahållandet av tjänsterna på flygplatsen. Ledningsenheten för flygplatsen är skyldig att se till att bestämmelserna i artikel 16 i

direktivet iakttas, när flygplatsens anläggningar används för marktjänster och egenhantering samt när denna användning organiseras.

Vederbörande ministerium kan på ansökan ge ledningsenheten för en flygplats tillstånd att begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen i enlighet med artikel 6, 7, 9 eller 15 i marktjänstdirektivet eller att ålägga leverantörerna av marktjänster de skyldigheter som avses i artikel 15. En begränsning enligt artikel 9 gäller dock endast till den del den godkänns av kommissionen enligt vad som bestäms i punkt 5 i artikeln. Ministeriet skall när det beviljar tillstånd att begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen i enlighet med artikel 6, 7, 9 eller 15 i tillämpliga delar förfara så som bestämmelserna i nämnda artiklar anger samt vid behov ordna ett urvalsförfarande för leverantörer av tjänster i enlighet med artikel 11. Om urvalsbeslut och om tillstånd som utan urval givits för tillhandahållande av marktjänster som omfattas av en begränsning skall underrättas på det sätt som bestäms i artikel 11.3 i nämnda direktiv.

I enlighet med artikel 20 i marktjänstdirektivet kan vederbörande ministerium på grund av att ömsesidighet saknas begränsa de rättigheter som avses i direktivet när det är fråga om leverantörer av marktjänster och utövare av egenhantering från en stat som inte hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

#### 51 c §

##### *Användning av flygplatsers centraliserade infrastrukturer*

Luftfartsverket kan bestämma att leverantörerna av marktjänster och de som är berättigade till egenhantering skall använda flygplatsens centraliserade infrastrukturer för ordnande av marktjänsterna. I detta fall tillämpas artikel 8 i marktjänstdirektivet.



## 51 d §

*Godkännande av en myndighet*

Genom förordning kan bestämmas att tillhandahållande av mark tjänster eller utövande av egenhantering kräver godkännande av myndigheten. I fråga om grunderna och förfarandet för meddelande av godkännandet gäller vad som bestäms i artikel 14 i marktjänstdirektivet.

## 51 e §

*Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över marktjänster*

En leverantör av marktjänster skall göra en bokföringsmässig uppdelning mellan den verksamhet som är knuten till marktjänsterna och övrig verksamhet (*bokföringsmässig uppdelning*) samt till den kontrollant som vederbörande ministerium förordnat överlämna sin bokföring och de uppgifter som behövs för övervakningen av att den bokföringsmässiga uppdelningen iakttas. Kontrollanten skall också övervaka att inte de medel som anvisats för myndighetsuppgifter som sköts av ledningsenheten för flygplatsen eller de avgifter som uppbärs för

myndighetsuppgifterna används till att producera marktjänster eller till att subventionera de avgifter som uppbärs för dessa.

Kontrollanten avger till vederbörande ministerium en berättelse om hur den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts. Berättelsen skall hemlighållas till den del den innehåller uppgifter om affärs- eller yrkeshemligheter, såvida inte den som uppgifterna gäller har gett sitt samtycke till att uppgifterna offentliggörs. Utan hinder av sekretessplikten får berättelsen dock överlämnas till kommissionen.

Den som vid utförande av kontroll har fått kännedom om affärs- eller yrkeshemligheter får inte röja dem eller använda dem utan laga rätt, om inte den till vars förmån sekretessplikten gäller har gett sitt samtycke till detta. Till straff för brott mot sekretessplikten döms enligt 38 kap. 1 eller 2 § strafflagen, om inte gärningen är straffbar enligt 40 kap. 5 § strafflagen.

Denna lag träder i kraft den 1999 . Lagens 51 e § tillämpas dock på andra än ledningsenheterna för flygplatser först från den 1 januari 1999.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

Helsingfors den 9 oktober 1997

**Republikens President**

**MARTTI AHTISAARI**

*Minister Ole Norrback*

## Lag

### om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i luftfartslagen av den 3 mars 1995 (281/1995) 51 § och  
fogas till lagen ett nytt 6 a kap. som följer:

#### Gällande lydelse

51 §

#### Närmare föreskrifter

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om teknik och verksamhet som gäller byggande och drift av flygplatser.

#### Föreslagen lydelse

51 §

#### Närmare föreskrifter

Luftfartsverket meddelar närmare tekniska och funktionsmässiga föreskrifter som gäller byggande och drift av flygplatser samt verksamheten på dessa.

6 a kap.

#### Marktjänster på flygplatser

51 a §

#### Definitioner som hänför sig till marktjänster

I detta kapitel avses med

1) marktjänster de tjänster som utförs på en flygplats åt en användare och räknas upp i bilagan till rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen, nedan marktjänstdirektivet, och

2) egenhantering en situation där den som transporterar passagerare, fraktgods och post med flyg skaffar sig en eller flera typer av marktjänster utan att ingå något kontrakt om detta med tredje man.

Som ovan i 1 mom. 2 punkten avsedda tredje män i förhållande till varandra betraktas inte sådana transportörer av vilka den ena innehar en aktiemajoritet av den andra eller samma enhet innehar aktiemajoriteten i var och en av dem.

51 b §

#### Tillhandahållande av marktjänster

Ledningsenheten för en flygplats får inte utan sådan grund som anges i denna paragraf begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen till den del marktjänstdirektivet skall tillämpas på tillhanda-

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

*hållandet av tjänsterna på flygplatsen. Ledningsenheten för flygplatsen är skyldig att se till att bestämmelserna i artikel 16 i direktivet iakttas, när flygplatsens anläggningar används för marktjänster och egenhantering samt när denna användning organiseras.*

*Vederbörande ministerium kan på ansökan ge ledningsenheten för en flygplats tillstånd att begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen i enlighet med artikel 6, 7, 9 eller 15 i marktjänstdirektivet eller att ålägga leverantörerna av marktjänster de skyldigheter som avses i artikel 15. En begränsning enligt artikel 9 gäller dock endast till den del den godkänns av kommissionen enligt vad som bestäms i punkt 5 i artikeln. Ministeriet skall när det beviljar tillstånd att begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen i enlighet med artikel 6, 7, 9 eller 15 i tillämpliga delar förfara så som bestämmelserna i nämnda artiklar anger samt vid behov ordna ett urvalsförfarande för leverantörer av tjänster i enlighet med artikel 11. Om urvalsbeslut och om tillstånd som utan urval givits för tillhandahållande av marktjänster som omfattas av en begränsning skall underrättas på det sätt som bestäms i artikel 11.3 i nämnda direktiv.*

*I enlighet med artikel 20 i marktjänstdirektivet kan vederbörande ministerium på grund av att ömsesidighet saknas begränsa de rättigheter som avses i direktivet när det är fråga om leverantörer av marktjänster och utövare av egenhantering från en stat som inte hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.*

## 51 c §

*Användning av flygplatsers centraliserade infrastrukturer*

*Luftfartsverket kan bestämma att leverantörerna av marktjänster och de som är berättigade till egenhantering skall använda flygplatsens centraliserade infrastrukturer för ordnande av marktjänsterna. I detta fall tillämpas artikel 8 i marktjänstdirektivet.*

## 51 d §

*Godkännande av en myndighet*

*Genom förordning kan bestämmas att tillhandahållande av marktjänster eller utövande*

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

av egenhantering kräver godkännande av myndigheten. I fråga om grunderna och förfarandet för meddelande av godkännandet gäller vad som bestäms i artikel 14 i marktjänstdirektivet.

## 51 e §

## Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över marktjänster

En leverantör av marktjänster skall göra en bokföringsmässig uppdelning mellan den verksamhet som är knuten till marktjänsterna och övrig verksamhet (bokföringsmässig uppdelning) samt till den kontrollant som vederbörande ministerium förordnat överlämna sin bokföring och de uppgifter som behövs för övervakningen av att den bokföringsmässiga uppdelningen iakttas. Kontrollanten skall också övervaka att inte de medel som anvisats för myndighetsuppgifter som sköts av ledningsenheten för flygplatsen eller de avgifter som uppbärs för myndighetsuppgifterna används till att producera marktjänster eller till att subventionera de avgifter som uppbärs för dessa.

Kontrollanten avger till vederbörande ministerium en berättelse om hur den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts. Berättelsen skall hemlighållas till den del den innehåller uppgifter om affärs- eller yrkeshemligheter, såvida inte den som uppgifterna gäller har gett sitt samtycke till att uppgifterna offentliggörs. Utan hinder av sekretessplikten får berättelsen dock överlämnas till kommissionen.

Den som vid utförande av kontroll har fått kännedom om affärs- eller yrkeshemligheter får inte röja dem eller använda dem utan laga rätt, om inte den till vars förmån sekretessplikten gäller har gett sitt samtycke till detta. Till straff för brott mot sekretessplikten döms enligt 38 kap. 1 eller 2 § strafflagen, om inte gärningen är straffbar enligt 40 kap. 5 § strafflagen.

Denna lag träder i kraft den 199 . Lagens 51 e § tillämpas dock på andra än ledningsenheterna för flygplatser först från den 1 januari 1999.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

## Genomförandet av marktjänstdirektivet artikelvis

### Artikel 1 (Tillämpningsområde)

Punkterna 1—3 i artikeln blir direkt tillämpliga genom att det i 51 b § 1 mom. luftfartslagen hänvisas till marktjänstdirektivets tillämpningsområde.

Första stycket i punkt 4 gäller kommissionen och förutsätter inget nationellt genomförande. Uppgiften att sammanställa den förteckning som nämns i andra stycket ankommer på Luftfartsverket med stöd av 2 § 3 mom. lagen om Luftfartsverket. Någon separat bestämmelse behövs inte.

### Artikel 2 (Definitioner)

Definitionen i punkt a i artikeln ingår materiellt sett i definitionen av termen "flygplats" i 39 § luftfartslagen.

Definitionen i punkt b är överflödig. I Finland finns inga sådana flygplatssystem som definitionen avser.

Enligt definitionen i punkt c motsvarar termen "ledningsenhet" i praktiken det som avses med "den som driver en flygplats" i de gällande bestämmelserna i 6 kap. (bl.a. 45 §) luftfartslagen. Detta uttryck används därför också i de föreslagna bestämmelserna.

Definitionen i punkt d är självklar och uttrycket behöver därför inte definieras särskilt i den nationella lagstiftningen.

Definitionerna i punkterna e och g ingår i 51 a § 1 mom. 1 punkten luftfartslagen.

Definitionen i punkt f motsvarar 51 a § 1 mom. 2 punkten och 2 mom. luftfartslagen.

### Artikel 3 (Flygplatsens ledningsenhet)

De situationer som avses i punkt 1 förekommer inte i Finland.

Punkt 2 innehåller en tolkningsanvisning, som inte kräver någon separat tillämpningsbestämmelse.

Punkt 3 saknar betydelse ur finländskt perspektiv.

### Artikel 4 (Uppdelning av verksamheterna)

De skyldigheter som nämns i artikeln införs genom 51 e § luftfartslagen.

### Artikel 5 (Användarkommittén)

De skyldigheter som nämns i artikeln införs genom en föreskrift som utfärdas med stöd av 51 § luftfartslagen.

### Artikel 6 (Marktjänster till tredje man)

Den skyldighet som ingår i punkt 1 införs genom 51 b § 1 mom. luftfartslagen.

Punkterna 2—4 genomförs genom en hänvisning till artikeln i 51 b § 2 mom. luftfartslagen.

### Artikel 7 (Egenhantering)

Den skyldighet som ingår i punkt 1 införs genom 51 b § 1 mom. luftfartslagen.

Punkt 2 genomförs genom en hänvisning till artikeln i 51 b § 2 mom. luftfartslagen.

### Artikel 8 (Centraliserade infrastrukturer)

De skyldigheter som ingår i artikeln införs genom 51 c § luftfartslagen.

### Artikel 9 (Undantag)

Artikeln genomförs genom en hänvisning till den i 51 b § 2 mom. luftfartslagen.

### Artikel 10 (Rådgivande kommitté)

Artikeln förutsätter inget nationellt genomförande.

### Artikel 11 (Val av tjänsteleverantörer)

Artikeln genomförs genom en hänvisning till den i 51 b § 2 mom. luftfartslagen.

### Artikel 12 (Flygplatser belägna på öar)

I Finland finns inga sådana flygplatser som avses i artikeln.

*Artikel 13 (Samråd)*

De skyldigheter som ingår i artikeln införs genom en föreskrift som utfärdas med stöd av 51 § luftfartslagen.

*Artikel 14 (Godkännande)*

Artikeln genomförs vid behov med stöd av det bemyndigande att utfärda förordning som ingår i 51 d § luftfartslagen.

Medlemsstaterna är inte skyldiga att införa det förfarande som avses i artikeln.

*Artikel 15 (Förhållningsregler)*

Artikeln genomförs genom hänvisningar till den i 51 b § 2 mom.

*Artikel 16 (Tillträde till anläggningarna)*

Artikeln genomförs genom en hänvisning till den i 51 b § 1 mom.

*Artikel 17 (Säkerhet)*

Artikeln klargör hur direktivets bestämmelser förhåller sig till bestämmelser om säkerhet och säkerhetsåtgärder. Artikeln förutsätter inget nationellt genomförande.

*Artikel 18 (Socialt skyddsnät och miljövård)*

Artikeln preciserar medlemsstaternas rätt att bestämma om åtgärder som behövs för att trygga de anställdas rättigheter och miljövården. Artikeln förutsätter inget nationellt genomförande.

*Artikel 19 (Hänsyn till nationella bestämmelser)*

Den skyldighet att rätta sig efter gällande lagstiftning som fastställs i artikeln är klar i ljuset av den finska rättsordningen, och kräver ingen särskild tillämpningsbestämmelse.

*Artikel 20 (Ömsesidighet)*

Artikeln genomförs genom en hänvisning till den i 51 b § 3 mom. luftfartslagen.

*Artikel 21 (Rätt att överklaga)*

I vederbörande ministeriums och Luftfartsverkets beslut kan ändring sökas i enlighet med 91 § luftfartslagen eller 7 § 2 mom. förvaltningsprocesslagen (586/1996). Detta förfarande vid ändringssökande uppfyller kraven i artikel 21.

*Artikel 22 (Informations- och översynsrapport)*

Den skyldighet som nämns i artikelns första stycke gäller medlemsstaten direkt och förutsätter inte någon särskild tillämpningsbestämmelse. I 51 e § 2 mom. luftfartslagen ingår dock en bestämmelse som säkerställer vederbörande ministeriums rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna till kommissionen lämna de uppgifter som kommit fram i samband med den kontroll som avses i artikel 4.

Andra stycket förutsätter inget nationellt genomförande.

*Artiklarna 23—25*

Artiklarna kräver inga särskilda tillämpningsbestämmelser.