

**Statsrådets skrivelse till Riksdagen med anledning av
ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning
(*gemensamma regler för tillhandahållande av luftfarts-
tjänster i gemenskapen, omarbetning*)**

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen
översänds till riksdagen Europeiska gemen-
skapernas kommissions förslag av den 18 juli
2006 till Europaparlamentets och rådets för-

ordning om gemensamma regler för tillhan-
dahållande av luftfartstjänster i gemenskapen
(omarbetning) samt en promemoria om för-
slaget.

Helsingfors den 18 januari 2007

Kommunikationsminister Susanna Huovinen

Regeringsråd Anne Torkkeli

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM GEMENSAMMA REGLER FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV LUFTFARTS-TJÄNSTER I GEMENSKAPEN (OMARBETNING)

1. Allmänt

Europeiska gemenskapernas kommission lade den 18 juli 2006 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen (omarbeting) KOM(2006) 396. Förordningen är avsedd att ersätta de gällande förordningarna (EEG) nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92 (tredje paketet för avreglering av luftfarten), dvs. rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen och rådets förordning (EEG) nr 2409/92 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik. I förslaget har föråldrade bestämmelser tagits bort. Där det har varit möjligt har förordningarnas innehåll, uppställning och språkliga utformning reviderats för att göra dem mer lättfattade och undvika tvetydigheter. Tack vare den förenklade uppställningen har de kunnat sammanställas till en enda förordning.

Avregleringen av luftfarten i gemenskapen nådde den sista etappen 1992 genom antagandet av de ovan nämnda tre rådsförordningarna. Det första paketet antogs i december 1987 och det andra paketet i juni 1990. Erfarenheterna från det senaste decenniet har emellertid till vissa delar visat att det finns brister i tillämpningen av bestämmelserna i det tredje paketet eller att bestämmelserna behöver förtydligas eller revideras. Den bristande enhetligheten i tillämpningen och tolkningen av förordningarna i medlemsstaterna och behovet av klargörande kräver att förordningarna revideras för att garantera att det skapas likvärdiga marknadsvillkor för alla flygbolag i gemenskapen. Revideringen av det tredje paketet syftar bland annat till att öka marknadseffektiviteten och förbättra passagerarskyddet.

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 80.2 i EG-fördraget. Förslaget behandlas i enlighet med artikel 251 (medbeslutande-förfarande). Kommissionen föreslår att de gällande förordningarna upphävs och ersätts med en ny förordning.

En riksdagsbehandling är nödvändig, eftersom ärendet skulle ingå i riksdagens behörighet, om Finland inte var medlem i EU. Enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör ärendet inte till landskapets behörighet.

2. Förslagets innehåll

Allmänt

Syftet med förslaget är att göra justeringar i det tredje paketet för att säkerställa en enhetlig och effektiv tillämpning av reglerna. Målet är bl.a. att öka marknadseffektiviteten, öka flygsäkerheten och förbättra passagerarskyddet. Genom förslaget förenklas och konsolideras också lagstiftningen genom att föråldrade bestämmelser i det tredje paketet stryks och texten förtydligas där det behövs. De tre existerande förordningarna i det tredje paketet slås samman till en enda text. Revideringen av det tredje paketet syftar inte till någon radikal förändring av regelverket, utan till att göra de ändringar som en korrigering av de konstaterade problemen förutsätter.

I detta syfte föreslås åtgärder som kan garantera att lufttrafikföretagen i gemenskapen har en allmänt god ekonomisk ställning, förhindra snedvridningar av konkurrensen, öka priskonkurrensen och öppenheten i prissättningen samt motverka diskriminering på grundval av passagerares bosättningsort.

Genom den föreslagna förordningen regleras utfärdandet av tillstånd för EG-lufttrafikföretag, deras rätt att utöva lufttrafik inom gemenskapen samt prissättningen av lufttrafik inom gemenskapen. De viktigaste delområden som kommissionen föreslår änd-

ringar i gäller beviljande och återkallande av operativa licenser, leasing av luftfartyg, förbindelserna med tredjeländer, allmän trafikplikt, fördelningen av flygtrafik mellan flygplatser samt öppenheten i prissättningen.

Operativa licenser

I fråga om de krav som gäller operativa licenser ändras bestämmelserna så att kraven på de uppgifter som lufttrafikföretagen skall lämna samt villkoren för tillhandahållandet och godkännandet av bokslut skärps. Lufttrafikföretagen, i synnerhet företag som är nya på marknaden, skall kontrolleras mer regelbundet för att säkerställa att de uppfyller kraven i de operativa licenserna. Ett företag som för första gången ansöker om operativ licens skall kunna visa att det kan uppfylla faktiska och potentiella åtaganden baserade på realistiska antaganden under 36 månader räknat från driftstarten. För närvarande är denna tid 24 månader. I bedömningsgrunderna föreslås inga ändringar. En operativ licens är giltig så länge ett EG-lufttrafikföretag uppfyller kraven i förordningen. Förslaget innehåller vidare en ny bestämmelse enligt vilken EG-lufttrafikföretag under de första två verksamhetsåren var sjätte månad skall uppdatera och till den behöriga tillsynsmyndighetens förfogande ställa de uppgifter enligt i punkt 3 i bilaga I som behövs för bedömningen av den fortsatta ekonomiska ställningen.

Enligt förslaget skall kommissionen ha rätt att återkalla licenser tillfälligt eller permanent. För närvarande är det de nationella myndigheterna som har rätt att bevilja, förvägra och återkalla operativa licenser. Vidare föreslås att kommissionen, för att kunna fullgöra sina ovan nämnda uppgifter, skall kunna begära in alla nödvändiga upplysningar från medlemsstaterna, som i sin tur skall se till att de lufttrafikföretag som deras behöriga tillståndsmyndigheter utfärdat licenser för lämnar dessa upplysningar.

Registrering av luftfartyg

Luftfartyg som används av ett EG-lufttrafikföretag skall enligt förslaget registreras i det nationella registret i den medlemsstat som utfärdat den operativa licensen eller inom gemenskapen. Hittills har huvud-

regeln varit att EG-lufttrafikföretag registrerar sina luftfartyg i sin hemstat.

Leasing av luftfartyg

Förslaget innebär en skärpning av kraven för leasing av luftfartyg, i synnerhet leasing med besättning (wet leasing). Syftet med förslaget är att man skall undvika att i alltför hög grad anlita leasing av luftfartyg som är registrerade i tredjeländer, i synnerhet wet leasing. Leasingmöjligheter skall enligt förslaget tillåtas endast i undantagsfall. Möjligheten att leasa luftfartyg med besättning från tredjeländer ökar EG-lufttrafikföretagens flexibilitet, vilket för sin del ökar lönsamheten i den europeiska luftfartssektorn, något som kommer kunderna till nytta. Tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92 har väckt frågor som gäller den arbetsmarknadsmässiga aspekten och flygsäkerheten. Bestämmelser och praxis när det gäller leasing, i synnerhet wet leasing, skiljer sig mellan medlemsstaterna. Bedömningen av säkerheten hos leasade luftfartyg från tredjeländer är inte lika grundlig i alla medlemsstater, vilket skapar osäkerhet beträffande säkerhetsnivån. Ibland förekommer det att regelbunden wet leasing från tredjeländer väcker misstankar om negativa arbetsmarknadsmässiga effekter. Därför föreslås strängare krav så att risken för negativa arbetsmarknadsmässiga effekter minimeras och säkerheten förbättras.

Enligt förslaget skall den behöriga tillståndsmyndigheten när den godkänner leasingavtal bekräfta att säkerhetsnormer som är likvärdiga med gemenskapens normer är uppfyllda. I annat fall kan leasingavtalen inte godkännas. Leasing av luftfartyg som är registrerade i tredjeländer får bara tillåtas när det gäller kortvariga leasingavtal för högst sex månader på grund av ett EG-lufttrafikföretags tillfälliga behov eller extraordinära förhållanden. Leasingavtal får förnyas högst en gång, och då för en period av högst sex månader som inte följer direkt på den första perioden. Vidare föreslås att ett av villkoren för wet leasing skall vara att det mellan de berörda medlemsstaterna eller mellan gemenskapen och det tredjeland där det leasade luftfartyget är registrerat finns ett giltigt avtal med bestämmelser om ömsesi-

dighet i fråga om wet leasing.

Utövande av lufttrafik inom gemenskapen

EG-lufttrafikföretag skall tillåtas att kombinera lufttrafiken och att ingå avtal om gemensamma linjebeteckningar, utan att det påverkar tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler som är tillämpliga på företag. Förordningen åsidosätter begränsningar i eventuella bilaterala avtal mellan medlemsstaterna som gäller EG-lufttrafikföretags frihet att tillhandahålla lufttrafik inom gemenskapen. Utan hinder av bestämmelserna i bilaterala avtal mellan medlemsstater, och utan att det begränsar tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler som är tillämpliga på företag, skall berörda medlemsstater ge EG-lufttrafikföretag tillstånd att kombinera lufttrafik och att ingå avtal om gemensamma linjebeteckningar för lufttrafik till, från eller via alla flygplatser på deras territorium från eller till alla punkter i tredjeländer.

Utan att det påverkar tillämpningen av existerande rättigheter som beviljats före ikraftträdandet av förordningen, skall luftfartyg som inte är EG-lufttrafikföretag inte tillåtas att utöva trafikrättigheter, att kombinera lufttrafik eller att ingå avtal om gemensamma linjebeteckningar för flyglinjer som helt och hållet går genom gemenskapen, såvida de inte har tillåtelse till detta genom ett avtal som ingåtts av gemenskapen med ett tredjeland. Utan att det påverkar tillämpningen av existerande rättigheter som beviljats före ikraftträdandet av förordningen, skall lufttrafikföretag från ett tredjeland inte heller tillåtas att passera gemenskapens territorium, såvida inte det berörda tredjelandet är part i transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer som undertecknades i Chicago den 7 december 1944, eller har ingått ett avtal om detta med gemenskapen.

Allmän trafikplikt

I fråga om allmän trafikplikt vill man genom förslaget åstadkomma tydligare regler och precisera de krav som gäller allmän trafikplikt. En medlemsstat får inom sitt territorium införa allmän trafikplikt med avseende på regelbunden lufttrafik till en regional flygplats, om flyglinjen anses väsentlig för

den ekonomiska utvecklingen i den region där flygplatsen är belägen. Enligt förordningen betraktas alla flygplatser som uppfyller minst ett av följande kriterier som regionala flygplatser: den årliga trafikvolymen överstiger inte 900 000 passagerare per år, den årliga trafikvolymen överstiger inte 50 000 ton frakt per år eller flygplatsen är belägen på en ö i en medlemsstat. Trafikplikten skall införas endast i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet, normer som lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen. Normerna för en flyglinje som omfattas av allmän trafikplikt skall fastställas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Kommissionen skall enligt förslaget ges mer detaljerade uppgifter än tidigare om grunderna för allmän trafikplikt. Bestämmelserna om allmän trafikplikt har preciserats så att administrationen förenklas och överdriven användning av allmän trafikplikt undviks och så att fler konkurrenter lockas att delta i anbudsförfaranden. Skyldigheten som gäller ofientliggörande har preciserats så att enbart ett kortfattat meddelande behöver införas i Europeiska unionens officiella tidning. För att undvika överdriven användning av allmän trafikplikt får kommissionen i enskilda fall kräva in en ekonomisk redogörelse som beskriver bakgrunden till trafikplikten. Bedömningen av huruvida en allmän trafikplikt är nödvändig bör bl.a. beakta proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och regionens behov av ekonomisk utveckling och möjligheten att anlita andra transportsätt samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven, i synnerhet när existerande tågförbindelser betjänar den planerade sträckan med en restid på mindre än tre timmar. Koncessionstiden kan vara längre än tidigare, dvs. i stället för tidigare tre år föreslås nu fyra år (eller fem år när det gäller regioner i de yttersta randområdena). Anbudsförfarande som avser förnyande av en koncession skall inledas minst sex månader på förhand för att man noggrant skall kunna utvärdera om det fortfarande är nödvändigt att begränsa tillträdet till den ak-

tuella linjen. Vidare införs ett förkortat förfarande som används om trafiken på linjer med allmän trafikplikt avbryts plötsligt. Då får en medlemsstat i brådskande fall efter ömsesidig överenskommelse välja ett annat lufttrafikföretag för att fullgöra den allmänna trafikplikten för en period av upp till sex månader.

Fördelning av trafik mellan flygplatser

Det nuvarande förfarandet i två steg, dvs. först fastställande av ett flygplatssystem och därefter bestämmelser för fördelningen av trafiken, ersätts av ett förfarande i ett enda steg. Medlemsstaterna kan efter att ha erhållit kommissionens förhandsgodkännande införa regler om trafikfördelning mellan flygplatser som betjänar samma stad eller storstadsregion, under förutsättning att flygplatserna betjänas av en tillfredsställande transportinfrastruktur, och att flygplatserna och den stad eller den storstadsregion som de skall betjäna är förbundna med varandra genom pålitlig och effektiv kollektivtrafik med täta avgångar. Reglerna om trafikfördelning skall följa principerna om proportionalitet och öppenhet och grundas på objektiva kriterier.

Prissättning och öppen prisredovisning

Syftet med förslaget är också att främja öppenhet i passagerarpriser och icke-diskriminerande prissättning. EG-lufttrafikföretag får fritt sätta sina passagerarpriser och fraktpriser för lufttrafik inom gemenskapen. Medlemsstaterna får inte tillämpa diskriminering på grundval av lufttrafikföretags nationalitet eller identitet när EG-lufttrafikföretag tillåts att sätta passagerarpriser och fraktpriser för lufttrafik mellan medlemsstaternas respektive territorier och ett tredjeland. Bestämmelsen åsidosätter alla kvarvarande begränsningar av prissättning som härrör från bilaterala avtal mellan medlemsstater, också prissättning av flyglinjer till tredjeländer.

Det föreslås vidare att lufttrafikföretag som bedriver verksamhet inom gemenskapen skall tillhandahålla allmänheten uttömmande information om sina passagerarpriser och fraktpriser samt om de villkor som ansluter till dem. Lufttrafikföretagen skall sätta pas-

sagerarpriser utan att tillämpa någon diskriminering på grundval av passagerares nationalitet eller bosättningsort, eller på grundval av researrangörens etableringsort inom gemenskapen.

3. Behandlingen av förslaget inom EU

Behandlingen av förslaget i rådets arbetsgrupp inleddes den 16 oktober 2006.

4. Ärenden som hör till området för lagstiftningen

Bestämmelser om de omständigheter som avses i förslaget ingår huvudsakligen i 8 kap. i luftfartslagen (1242/2005). Förslaget medför ändringar av vissa bestämmelser i luftfartslagen. T.ex. Den föreslagna artikel 12 om registrering av luftfartyg, enligt vilken luftfartyg som används av ett EG-lufttrafikföretag skall registreras i det nationella registret i den medlemsstat som utfärdar den operativa licensen eller inom gemenskapen, innebär t.ex. en ändring av luftfartslagens 70 § 3 mom. där det föreskrivs att luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder skall registreras i luftfartygsregistret i Finland.

Den parallella befogenhet som föreslås för kommissionen i artikel 14.1, dvs. att tillfälligt eller permanent återkalla operativa licenser, innebär en ändring av luftfartslagen. För närvarande beviljas och återkallas operativa licenser av Luftfartsstyrelsen.

Enligt artikel 26.2, som gäller kommissionens rätt att erhålla information, får kommissionen inhämta all nödvändig information från medlemsstaterna, som också skall tillhandahålla information från de lufttrafikföretag som deras behöriga tillståndsmyndigheter har utfärdat tillstånd för. Lufttrafikföretagens skyldighet att tillhandahålla information bör regleras på lagnivå.

I förslaget till förordning ingår också vissa definitionsfrågor som hör till området för lagstiftningen.

5. Förslagets konsekvenser

Enligt kommissionens konsekvensanalys förväntas åtgärderna öka konkurrensen och avskaffa förekomsten av snedvridning på

marknaden. Flygbolagen drar nytta av att verksamheten sker på lika villkor, även om bolagens driftskostnader kan stiga något till följd av de skärpta krav som skall gälla för operativa licenser. Konsumenterna drar nytta av att nivån på säkerheten höjs och risken för konkurser minskar. Det är också möjligt att biljettpiserna sjunker och utbudet av tjänster ökar i och med att också konkurrensen ökar och prisredovisningen blir tydligare.

Förslaget kan till vissa delar öka de nationella myndigheternas administrativa kostnader bl.a. för tillsynen i anslutning till de operativa licenserna, men kan minska dem på andra områden, t.ex. i anslutning till allmän trafikplikt.

6. Samråd med berörda parter

Utlåtanden om förslaget har begärts av handels- och industriministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, Ålands landskapsregering, Luftfartsförvaltningen, Konkurrensverket, Konsumentverket, landskapsförbunden, Finlands Kommunförbund, Finavia, S:t Michels flygplats, Seinäjoki flygplats, Suomen lentotoiminnan harjoittajien liitto, Suomen Liikenneliitto och flygbolag som har verksamhet i Finland.

I utlåtandena ställde sig de nämnda instanserna i huvudsak positiva till målen med förslaget. I de flesta utlåtanden var inställningen positiv till målet att främja öppenheten i prissättning och att motverka diskriminering. Också förslagen till åtgärder för att hindra snedvridning av konkurrensen understöddes. Förslagen till revidering av bestämmelserna om allmän trafikplikt välkomnades av de flesta. Också preciseringen och konsolideringen av bestämmelserna i en enda förordning ansågs i flera utlåtanden vara en positiv reform.

Kommunikationsministeriet ordnade ett samrådsmöte om förslaget den 10 november 2006. De anmärkningar som framfördes i utlåtandena och vid samrådsmötet har beaktats i mån av möjlighet.

7. Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att förslagets mål att öka marknadseffektiviteten och att öka flygsäkerheten och förbättra passagerarskyddet är

viktiga. Statsrådet förhåller sig positivt till målet att samla alla bestämmelser i en och samma förordning.

Statsrådet anser det vara viktigt att förordningen i tillräcklig grad beaktar också annan gemenskapslagstiftning som gäller luftfarten, i synnerhet förslaget till förordning om ändring av EASA-förordningen (nr 1592/2002) och det förslag till en förordning genom vilken EU-OPS-kraven skall införas och som bereds som bäst. Gemenskapens rättsakter bör vara konsekventa och stämma överens sinsemellan.

För närvarande skall nya företag kunna visa att de kan uppfylla faktiska och potentiella åtaganden baserade på realistiska antaganden under 24 månader räknat från driftstarten. Kommissionen föreslår att tiden förlängs till 36 månader. Det föreslås inga ändringar i bedömningsgrunderna. Statsrådet förhåller sig reserverat till förslaget att förlänga tidsperioden, eftersom en förlängning inte förbättrar myndighetens möjligheter att bedöma huruvida planerna är realistiska eller verksamheten livsduglig. Däremot förhåller sig statsrådet positivt till det nya kravet i artikel 8.4 som innebär att de uppgifter som anges i bilaga I och som behövs för den fortlöpande uppföljningen av ett lufttrafikföretags finansiella ställning skall uppdateras var sjätte månad under de två första verksamhetsåren.

Statsrådet anser det vara viktigt att det av de personer som kontinuerligt och faktiskt leder ett företags verksamhet för beviljandet av operativ licens krävs intyg över gott anseende och över att de inte är försatta i konkurs. I Finland krävs tills vidare inget sådant intyg.

Statsrådet anser att huvudregeln att registrering skall ske i lufttrafikföretagets hemstat skall bibehållas. Detta är ändamålsenligt, eftersom samma myndighet då övervakar både företaget och de luftfartygs luftvärdighet som företaget förfogar över. Om företaget och de luftfartygs luftvärdighet som det förfogar över övervakas av två olika myndigheter, kan det i synnerhet i gränsfall vara svårt att fastställa ansvaret för övervakningen. Från huvudregeln skall det enligt förslaget vara möjligt att avvika i situationer där lufttrafikföretaget kan visa att tillsynen över luftfartygets flygsäkerhet är ordnad på ett än-

damålsenligt sätt.

Statsrådet förhåller sig reserverat till artikel 13 enligt vilken ett tilläggskrav när ett EG-lufttrafikföretag leasar ett luftfartyg med besättning (wet leasing) från ett tredjeland är att detta omfattas av ett avtal med bestämmelser om ömsesidighet mellan tredjelandet och medlemsstaten eller gemenskapen. Förslaget kommer att i betydande grad begränsa användningen av wet leasing, eftersom det ännu inte finns sådana avtal. Dessutom verkar kommissionens förslag i fråga om wet leasing inte till alla delar lösa de öppna frågor som gäller verksamheten. Statsrådet anser att det beträffande wet leasing är viktigt att upprätthålla en tillräckligt hög flygsäkerhetsnivå, att skapa likvärdiga konkurrensvillkor och att skapa ändamålsenlig flexibilitet för att svara mot varierande efterfrågan på flygbolag.

Kommissionen ges i artikel 14 rätt att jämsides med medlemsstaterna fatta beslut om operativa licenser som beviljats av en nationell myndighet. Statsrådet kan tänka sig att granska olika lösningsmodeller där kommissionen i vissa närmare preciserade situationer ges denna rätt.

Medlemsstaterna får enligt artikel 15.2 inte kräva att EG-lufttrafikföretag tillhandahåller handlingar eller information som de redan har lämnat till den behöriga tillståndsmyndigheten. Statsrådet anser att de behöriga myndigheterna också i fortsättningen skall ha rätt att begära information och handlingar av ett lufttrafikföretag som har certifierats av en annan medlemsstat.

Statsrådet anser att bestämmelserna i artikel 15.6 och 15.7 strider mot artikel 1 om förordningens tillämpningsområde, där det

sågs att förordningen reglerar utfärdandet av licenser för EG-lufttrafikföretag samt deras rätt att utöva lufttrafik inom gemenskapen. På lufttrafikföretag från tredjeländer kan endast bestämmelserna om prissättningen av lufttrafik inom gemenskapen tillämpas.

Statsrådet förhåller sig positivt till förslagen till revidering av bestämmelserna om allmän trafikplikt. I fråga om bedömningen av behovet av allmän trafikplikt föreslår kommissionen en utvidgning av sina befogenheter (artikel 17.10 och artikel 18.2). För närvarande fattar medlemsstaterna själva beslut om allmän trafikplikt. Statsrådet anser att förslaget kan godkännas. Enligt förslaget skall man vid bedömningen av behovet av allmän trafikplikt bl.a. beakta möjligheten att anlita andra transportsätt samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven, i synnerhet när existerande tågförbindelser betjänar den aktuella sträckan med en restid på mindre än tre timmar. I anslutning till detta anser statsrådet det vara viktigt att förutom restiden också bl.a. turtätheten och anslutningar beaktas.

I fråga om de bestämmelser som gäller prissättning (artikel 21-24) anser statsrådet att öppenheten i prissättningen är viktig och att det är viktigt att lufttrafikföretagen sätter sina passagerarpriser utan att tillämpa någon diskriminering på grundval av passagerarnas nationalitet eller bosättningsort. Statsrådet anser att de bestämmelser som gäller information om priserna skall tillämpas endast på s.k. offentliggjorda priser, dvs. priser som är allmänt tillgängliga för allmänheten. Kravet avses inte omfatta företags- och gemenskapspriser.