

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	25. juni 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens forslag, KOM(2003) 207 endelig, til Europa-Parlamentets og Rådets forordning, som ændrer det ændrede forslag til forordning om ændring af Rådets forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne.

Dato : 17. juni 2003
J.nr. : 222-69
Sagsbeh. : TS, lokaltelefon 24323
Org. enhed : 2. Kontor

Grundnotat vedrørende Kommissionens forslag, KOM(2003) 207 endelig, til Europa-Parlamentets og Rådets forordning, som ændrer det ændrede forslag til forordning om ændring af Rådets forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne

Resumé: Der er fastsat fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i EU-lufthavnene. Luftfartsselskaberne vinder hævde på slots, hvis de udnytter dem mindst 80%. Selskaberne vil derfor miste deres slots, hvis de tvinges til at nedskære deres beflyvning kr aftigt som følge af krigen i Irak, den generelle økonomiske afmatning og SARS-sygdommen. Kommissionen foreslår at garantere selskaberne de samme slots i sommeren 2004, som de har haft i sommeren 2003.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat den 24. april 2003 under henvisning særlig til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagning med Parlamentet).

Forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 fastsætter fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne.

Det følger af forordningens artikel 10, stk. 3, at et luftfartsselskab i næste tilsvarende fartplansæson kun er berettiget til de i den aktuelle fartplansæson tildelte ankomst- og afgangstidspunkter, såfremt luftfartsselskabet har udnyttet disse tidspunkter i mindst 80% af tilfældene. Denne bestemmelse kaldes "use-it-or-lose-it"-bestemmelsen.

Bestemmelsen, som administreres af lufthavnens neutrale slotskoordinator, kan fraviges, bl.a. hvis den manglende udnyttelse skyldes uforudsigelige og uafvendelige tilfælde, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på. Krig og væbnet konflikt er ikke specifikt nævnt som eksempler herpå.

Kommissionen anfører, at konflikten i Irak har følger for luftfarten, både i EU og andre steder. Det samme gælder påvirkningen fra oliepriserne og den generelle

De fleste luftfartsselskaber, der beflyver EU-lufthavne, vil imidlertid være tilbageholdende med at reducere udbuddet, fordi de i givet fald vil tabe deres slots i den næste tilsvarende fartplansæson som følge af "use-it-or-lose-it"-bestemmelsen. Hvis der ikke træffes en beslutning, der beskytter hævdvundne rettigheder for slots, vil selskabernes nuværende økonomiske vanskeligheder derfor blive forøget. Kommissionen anfører, at i modsætning til de store og mellemstore rute- og charterselskaber og deres organisationer mener europæiske lavprisselskaber som EasyJet og Ryanair, at bestemmelserne om ankomst- og afgangstidspunkter skal anvendes på normal vis. Disse selskaber betragter beskyttelse af slots som en form for statsstøtte.

Kommissionen foreslår at indføje en artikel 10b i den gældende forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993. Ifølge artiklen skal luftfartsselskaberne være berettiget til den samme serie ankomst- og afgangstidspunkter i sommerfartplansæsonen 2004, som de var tildelt i sommersæsonen 2003.

Kommissionen begrundet forslaget med, at der er behov for klart og entydigt at slå fast, at den væbnede konflikt medfører en negativ påvirkning af luftfartsselskabernes virksomhed i sommerfartplansæsonen 2003.

En lignende bestemmelse blev foreslået og vedtaget på baggrund af begivenhederne i USA den 11. september 2001 (Parlamentets og Rådets forordning nr. 894/2002 af 27. maj 2002).

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt, at forslaget træder i kraft senest den 15. september i år pga. de internationalt aftalte tidsfrister for beregning af luftfartsselskabernes slotsudnyttelse.

Kommissionen har formelt fremsat forslaget som ændring til det tidligere fremsatte ændringsforslag (KOM(2002) 623) til det tidligere fremsatte forslag (KOM(2001) 335) til forordning om en generel ændring af den gældende slotsforordning; dette ændringsforslag er ikke færdigbehandlet af Rådet.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Rådets forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos Cimber Air A/S, MyTravel Airways A/S, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS, Star Air A/S, Sterling European Kommanditaktieselskab, Københavns Lufthavne A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, Airport Coordination Denmark A/S, Maersk Air A/S, Danish Air Transport ApS, Billund Lufthavn, Aviation Assistance A/S, Dansam og Aalborg Lufthavn.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning kan acceptere, at der tildeles samme ankomst- og afgangstidspunkter i sommerfartplansæsonen 2004 som i 2003. Situationen giver anledning til at overveje, om der skal være mulighed for langvarig ophævelse af 80 pct-reglen ("use it or lose it"-bestemmelsen). I givet fald finder Erhvervsflyvningens Sammenslutning, at luftfartsselskaber, der måtte ønske at udnytte de blokerede slots får adgang hertil.

Airport Coordination Denmark oplyser, at man har til opgave at fordele alle slots retfærdigt, til tilfredshed hos såvel lufthavnen, som hidtidige og kommende operatører. Grundlæggende burde dette ske efter princippet "use it or lose it"-bestemmelsen, da det er den eneste løsningsmodel, der stiller alle brugere lige.

Airport Coordination Denmark oplyser, at man har modtaget aflysninger af primært europæiske flyvninger, både enkelt dage, enkeltstående ugedage, tidsbegrænsede perioder samt for hele sommersæsonen. På den oversøiske trafik har Singapore Airlines annulleret en af sine tre ugentlige flyvninger mellem København og Singapore i perioden 5. til 31. maj 2003. Iran Air har i samme periode uændret fløjet mellem Teheran og København, Egypt Air mellem Cairo og København og Turkish Airlines mellem Istanbul og Ankara og København.

Airport Coordination Denmark vurderer, at Kommissionens forslag kan gøre en

effektiv koordinatión næsten umulig. Da ingen eller få operatører vil være villige til at flytte slot for en nærmere afgrænset pe ríode, vil man kunne opleve "huller" i den eksisterende peak-struktur, som man kan frygte, resulterer i en ikke-optimal udnyttelse af lufthavnens ressourcer. Dette vil kunne resultere i et dårligere produkt for såvel lufthavnen, flyselskaberne, handlingselskaberne og passagererne. Da ingen kan forudse udstrækningen af SARS eller krisen i Irak, anfører Airport Coordination Denmark, at forslaget indebærer en risiko for at blokere for branchens almindelige udvikling. Man fraråder derfor, at Kommissionens forslag bliver vedtaget.

Københavns Lufthavne finder det særdeles uheldigt, at Kommissionen blander forslaget om suspenderingen af "use it or loose it"-bestemmelsen (KOM(2003) 207) sammen med et generelt ændringsforslag til slotsforordningen (KOM(2002) 623).

For så vidt angår KOM(2003) 207 finder Københavns Lufthavne det højst uheldigt, at Kommissionen ikke har taget hensyn til lufthavnens interesse som udtrykt ved lufthavnens organisation ACI i effektiv slots-udnyttelse. Københavns Lufthavne mener ikke, at trafiknedgangen kan tilskrives krigen i Irak og mener, at SARS alene bør udløse suspendering af "use it or loose it"-bestemmelsen på enkelte destinationer.

Maersk Air oplyser, at man efter omstændighederne kan tilslutte sig Kommissionens forslag, uanset at udbruddet af SARS og krigen i Irak måske ikke har haft en væsentlig negativ indvirkning på den intra-europæiske trafik.

SAS anfører, at Kommissionens forslag ligger på linie med tiltag i USA og Japan. SAS hilser forslaget om midlertidigt at ophæve "use it or loose it"-bestemmelsen velkommen. SAS beklager, at Kommissionen har blandet dette ad hoc-forslag sammen med det policy-prægede forslag om revision af slots-forordningen, da det indebærer en risiko for, at det ikke er muligt hurtigt at træffe beslutning i slots-spørgsmålet. SAS henstiller derfor, at man fra dansk side arbejder for, at Kommissionen fremsætter et modificeret forslag, der alene handler om suspenderingen af "use it or loose it"-bestemmelsen som efter 11. september 2001.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Indføjeelse af en artikel 10b i den gældende forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 finder direkte anvendelse.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Forslaget vil kunne påvirke lufthavnens indtægter, men dette er ikke muligt at forudberegne, idet det vil afhænge af trafikens omfang i forhold til det, der ellers ville blive realiseret.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har ikke beskrevet forslaget i forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Fællesskabet har tidligere vedtaget forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.

Forslaget vedrører indføjeelse af en ny artikel 10b i denne forordning. Fællesskabet har ligeledes tidligere vedtaget forordning nr. 894/2002 af 27. maj 2002 vedr. indføjeelse af en lignende artikel 10a på baggrund af begivenhederne i USA den 11. september 2001.

Det er regeringens opfattelse, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg den 28. maj 2003 og indgik i det aktuelle notat, der tilgik udvalget forud for dette møde.

