

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)  
(Alm. del - bilag 27)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	4. december 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets supplerende grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) Nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne, KOM(2001) 335.

Trafikministeriet

Notat

Dato : 19. november 2001

**Supplerende grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) Nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne, KOM(2001) 335.**

Idet der henvises til det fremsendte grundnotat af 18. juli 2001 vedrørende ovennævnte forslag, følger hermed en gengivelse af de indkomne høringssvar fra relevante virksomheder og organisationer:

Københavns Lufthavne A/S (KLH) kan tilslutte sig, at handel med slots ikke er tilladt i henhold til forslaget, og finder, at en sådan handel eventuelt først bør tillades, når det er fastlagt, hvem der "ejer" en slot, samt hvordan pengene, der betales i sådanne handler, skal fordeles og anvendes.

I pkt. 12 i "Explanatory Memorandum" forklarer Kommissionen, at tildelingen af slots bør opfattes som tildeling af "public goods". Hertil bemærker KLH, at det giver anledning til forskellig fortolkning i medlemslandene, og at det er KLH's opfattelse, at skal et ejerskab defineres, må det være lufthavnen, der "ejer" en slot, idet en slot i princippet er en tilladelse til at anvende en lufthavns banesystem og øvrig infrastruktur. Af samme grund er KLH af den opfattelse, at en slot snarere bør defineres som en "koncession" og ikke som i forslaget en "entitlement".

Det er endvidere KLH's opfattelse, at hverken den hidtidige eller den foreslåede definition af "new entrant" er til gavn for passagererne. I stedet bør definitionen erstattes af en mere effektiv konkurrenceregulering, som kan sikre den bedste udnyttelse af kapaciteten.

KLH finder det tillige uheldigt, såfremt det vil være muligt for "business aviation"-operationer at kunne opnå en serie af slots, idet man herved risikerer at mindske en effektiv brug af kapaciteten i en lufthavn.

KLH finder det endvidere overdrevet, hvis lufthavnene skal foretage en "capacity analysis" hvert tredje år som forudsat i forslagens art. 3, stk. 3, og foreslår i stedet, at lufthavnene skal "opdatere den udmeldte kapacitet hvert tredje år".

Herudover foreslår KLH, at det i art. 6, stk. 1, skal være "the airport managing body", der to gange årligt skal bestemme parametrene for tildelingen af slots, og ikke som i forslaget "the responsible member state". I stk. 3 foreslås "number of slots" erstattet af "available capacity".

Efter KLH's opfattelse vil art. 10, stk. 5, indebære en forringelse af kapaciteten og følgende ændring foreslås derfor: "new entrants shall have a priority over 50 % of these slots unless requests by new entrants are less than 50 %".

Endelig bemærker KLH, at man med tilfredshed hilser forslaget i art. 14 om bødesystem og straf velkomment.

Airport Coordination Denmark (ACD) udtrykker generelt stor overraskelse over, hvorledes man ønsker at gøre de uafhængige koordinationselskaber til små politilignende enheder, som på mange måder skal kontrollere luftfartsindustrien. ACD mener, at forslaget indeholder nogle helt urealistiske administrative krav, som vil medføre en enorm stigning i arbejdsbyrden, og de mange nye kontrolopgaver skønnes at medføre stigninger i medarbejderstaben på over 100 %. ACD stiller sig tvivlende overfor, at luftfartsindustrien er villig til at dække disse ekstraomkostninger for blot at få et mere stift og usmidigt system. Koordinationselskabernes primære opgave bør ifølge ACD fortsat være en retfærdig tildeling af slots, og det er vigtigt at hindre, at en relativ simpel opgave ikke bliver gjort til en næsten umulig teoretisk opgave.

Vedrørende forslaget i art. 4, stk. 6 om, at koordinatoren skal føre kontrol med selskabernes tidsplaner, anfører ACD, at der ikke er grundlag for at foretage en endeløs monitorering for blot at tilfredsstille papirtyranniet. Monitorering skal udføres i det omfang, som er nødvendigt på den pågældende lufthavn.

I art. 4, stk. 6, er det endvidere foreslået, at koordinatoren skal rapportere en gang årligt til Kommissionen bl.a. vedrørende anvendelsen af reglerne om tildeling af slots, slotpuljen, håndhævelse og klager til koordineringsudvalget. Hertil bemærker ACD, at det er et tidskrævende arbejde skudt langt over målet, og hvis Kommissionen ønsker en sådan rapportering bør det ske ved brugerbetaling.

Ifølge art. 4, stk. 7, skal koordinatorene kryds-checke deres databaser med henblik på at opdage uregelmæssigheder i tidsplanerne. Dette vil ifølge ACD være umuligt at udføre på tilfredsstillende vis, idet der er mange ukendte faktorer, som ingen koordinator har mulighed for at have kendskab til, f.eks. flyets egenhastighed, indlagt ekstra tid til de-icing i vintermånederne m.m.

Forslagets art. 4, stk. 8 (tidl. 7) indebærer, at koordinatoren skal stille information til rådighed uden betaling, hvortil ACD bemærker, at ydelser af den nævnte karakter kun bør udleveres mod brugerbetaling, bortset fra det enkelte selskabs indhentelse af egne oplysninger.

Vedrørende en oversigt over ledige slots i forslaget art. 10, stk. 1, bemærker ACD, at en samlet oversigt vil blive meget diffus.

Endelig udtaler ACD vedrørende art. 10, stk. 2, at en operatør i den virkelige verden ikke vil kunne dokumentere overholdelsen af 80 % regelen, og at fratagelsen af en historisk slot er en alvorlig sag, hvor den enkelte koordinator skal være utrolig påpasselig, da der kan være utrolig mange faktorer, der kan spille ind omkring manglende overholdelse af slots, eks. busstrejke.

Scandinavian Airlines System (SAS) henviser i sit høringssvar til Association of European Airlines' (AEA's) detaljerede brev af 27. juli 2001 til luftfartsmyndighederne i medlemslandene, som SAS har deltaget aktivt i udarbejdelsen af.

SAS fremhæver herfra de afsnit i forslaget, som man har særlige problemer med.

For det første finder man, at det foreliggende forslag går langt videre end ændringer af "teknisk" karakter, og man finder, at forslaget går alt for langt alt for tidligt og uden en tilbunds gående analyse. SAS finder derfor, at de punkter i forslaget, som relaterer sig til en grundlæggende markedsadgang, bør udgå og først tages i betragtning i forbindelse med Kommissionens videre arbejde.

SAS er endvidere af den opfattelse, at forslaget pålægger koordinatoren en masse besværlige opgaver og indebærer unødvendig administration og omkostninger. Der henvises herved navnlig til forslaget i art. 4, stk. 6, hvorefter koordinatoren skal føre kontrol med selskabernes tidsplaner og art. 4, stk. 7, hvorefter koordinatoren skal kryds-checke databaser.

Herudover finder SAS, at art. 8, stk. 6, hvorefter alternative transportformer indgår som et kriterium for tildeling af slots, er umulig at håndtere i praksis.

Endelig mener SAS, at koordinatoren vil få svært ved at håndtere bedømmelsen af selskabernes ejerforhold og samarbejdsformer i relation til reglerne om "slot mobilitet" i art. 8a og "new entrant" i art. 2(b).

