

6. januar 2012  
J.nr. TS3000704-00001

## **Supplerende grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne, KOM(2011) 827 endelig**

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg.

### **Resumé**

*En slot for et luftfartsselskab i en lufthavn er en tilladelse til adgangen til den nødvendige infrastruktur for en tildelt ankomst- og afgangstid. Hovedformålet med slotregulering er ifølge Kommissionen at sikre, at adgangen til overbelastede lufthavne organiseres ikke-diskriminerende og gennemskueligt for at få optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence.*

*Der er udsigt til voksende trængselsproblemer og tiltagende konkurrence i EU's lufthavne, og Kommissionen mener derfor, at det er nødvendigt at revidere den gældende slotsforordning. Det foreslås at tillade handel med slots, og at det gøres lettere for nyttilkomne luftfartsselskaber at få tildelt slots. Den uafhængige slotskoordinator skal have styrket sin rolle, men skal også arbejde mere gennemskueligt og skal kunne samarbejde med lufttrafikkontroltjenesten i Single European Sky. Visse lufthavne, som ikke er slotskoordinerede, men som kan være vigtige som alternative lufthavne i særlige situationer, skal levere information til koordinatorene. Kravet til videreførsel af "hævdvundne" slots skærpes, ligesom der foreslås nye forpligtelser om sanktionering af luftfartsselskaber, der ikke overholder bestemmelserne, og gives mulighed for opkrævning af et beløb hos luftfartsselskaber som sikkerhed for reserverede slots.*

### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget er fremsendt af Kommissionen den 1. december 2011 (dansk sprogversion den 6. december 2011) under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 100, stk. 2, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Den foreslåede forordning er en omarbejdning af den gældende forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne med senere ændringer.

I sit forklarende memorandum skriver Kommissionen, at hovedformålet med slotregulering er at sikre, at luftfartsselskabernes adgang til overbelastede lufthavne organiseres i et system med fair, ikke-diskriminerende og gennemskuelige regler for fordeling af landings- og starttidspunkter for at sikre optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence.

Da den første slotsforordning blev vedtaget i 1993, var europæisk luftfart domineret af et lille antal store selskaber, men siden er konkurrencen tiltaget væsentligt. I 1992 var der fx kun 93 ruter inden for EU, som blev betjent af mere end to selskaber, mens antallet i 2010 var 479. Kommissionen finder det tvivlsomt, at udviklingen kunne være foregået uden eksistensen af et neutralt slottildegningsystem. Der er imidlertid udsigt til voksende trængselsproblemer i europæiske lufthavne i de kommende mindst femten år – især i de allerstørste – og selv om bestemmelser om fordeling af slots ikke i sig selv kan generere ny kapacitet, kan de være et effektivt værktøj for håndtering af knaphed i lufthavnskapaciteten.

Kommissionen mener på den baggrund, at det er nødvendigt at gennemgå den gældende slotsforordning for at se, om den kan forbedres og imødekomme morgendagens krav, og Kommissionen har fremsat forslag til en forordning med hovedformålet at sikre en optimal fordeling og anvendelse af slots i overbelastede lufthavne og med de specifikke mål at sikre en styrket og effektivt anvendt tildeling og anvendelse af slots samt at forstærke konkurrencen og luftfartsselskabernes konkurrenceevne.

Disse mål skal ifølge Kommissionens forslag nås på følgende måde:

Efter den gældende forordning må luftfartsselskaber bytte slots, og der foregår en vis bagvedliggende handel med slots. Ifølge forslaget bliver det udtrykkeligt tilladt selskaberne at købe og sælge slots, hvilket ifølge Kommissionen vil gøre det lettere for selskaberne at opfylde deres behov for slots.

Definitionen på et ”nytilkommet luftfartsselskab”, som har fortrinsret til visse slots i en lufthavn, skal gøres bredere, så det bliver lettere for selskaber med meget få slots at få tildelt flere slots, hvis de ønsker at ekspandere.

Den uafhængige slotskoordinator i en koordineret lufthavn skal have styrket sin uafhængighed, og medlemsstaterne skal overvåge, at koordinatoren har tilstrækkelige midler til sin rådighed. Der vil desuden blive stillet strengere krav til koordinatoren om at arbejde gennemskueligt og offentliggøre rapporter herom. På længere sigt kan Kommissionen foreslå etableringen af en europæisk slotskoordinator.

Der skal ifølge forslaget kunne etableres integration mellem lufttrafikkontroltjenesten i Single European Sky (SES) og slotskoordinatoren i en lufthavn. Hvis den i medfør af SES etablerede European Network Manager ønsker det, kan Kommissionen forlange en analyse af kapaciteten i en lufthavn udført med henblik på koordinering med planerne for lufttrafikkontrollen.

Der vil blive introduceret et nyt begreb – ”netværkslufthavn” – for visse lufthavne, som ikke er undergivet slotskoordinering, men som bedømmes at være vigtige i tilfælde af pludseligt opståede behov for alternative lufthavne, fx ved ekstremt vejrlig. Disse lufthavne skal fortsat ikke være slotskoordinerede, men koordinatorene skal have information fra lufthavnene og luftfartsselskaberne om kapacitet og trafik.

I den gældende forordning får et luftfartsselskab automatisk overført en slotsserie fra en sæson til den følgende tilsvarende sæson, hvis det har udnyttet denne serie mindst 80 pct. ("hævdvundne" rettigheder, såkaldte "grandfather rights"). Ifølge forslaget skal kravet forøges til 85 pct. Kommissionen skal i helt særlige tilfælde kunne fravige denne regel. Samtidig kræves der afgang på et bestemt tidspunkt 15 uger i træk (10 i vintersæsonen) mod kun 5 i den gældende forordning, for at der er tale om en serie, der giver mulighed for anvendelse af de nævnte "grandfather rights".

Der foreslås endelig nye forpligtelser for medlemsstater og koordinatore til at sanktionere luftfartsselskaber, der ikke overholder bestemmelserne, og der gives mulighed for, at lufthavne kan opkræve et beløb fra luftfartsselskaber som sikkerhed for anvendelse af en tildelt slot.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Gældende dansk ret er Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne med senere ændringer. Forslaget kræver ikke lovændring.

## **3. Høring**

Forslaget har været sendt i høring den 1. december 2011 med høringsfrist den 21. december 2011 i EU-specialudvalget for Transport samt følgende organisationer og virksomheder:

DANSAM (sammenslutning af provinslufthavne), Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Thomas Cook Airlines Scandinavia, ACD (Airport Coordination Denmark A/S), Jet Time, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Attendants Union og Danish Airline Pilots Association (DALPA).

Af høringssvarene fremgår følgende:

**Erhvervsflyvningens Sammenslutning** og **DSB** oplyser, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

### **ACD (Airport Coordination Denmark A/S)**

ACD giver indledningsvis udtryk for, at den hidtidige forordning i det store og hele har været ganske velfungerende og at man kan undres over, at der nu igen er blevet kastet en masse penge og arbejdstimer ud til endnu en konsulentrapport. Uanset hvorvidt alle disse undersøgelser et sket på baggrund af Kommissionen egne ønsker eller fordi der er et udefra kommende pres fra interessegrupper, så finder ACD, at fem gennemgribende undersøgelser henover 15-16 år, forekommer en smule overdrevet. Tidligere har man stiftet bekendskab med analyser og rapporter fra Cooper & Lybrand(1995), PricewaterhouseCoopers(2000), N/E/R/A(2004) og Mott Mcdonald(2007), før den nuværende konsulentrapport, der ligger til grundlag for fremsendte udkast.

Det er store ekstraordinære arbejdsbyrder, som lægges på koordinatorene, når konsulentfirmaerne skal indsamle de oplysninger, som så efterfølgende sælger alle de indsamlede informationer, som en samlet rapport til EU.

Reelt er det begrænset, hvor mange kommaer der er behov for at flytte i den eksisterende forordning. Sideløbende skal man tage hensyn IATA regler, som jo følges udenfor EU – og da en stor del af operationerne enten starter i eller ender udenfor fællesskabet, så vil de to regelsæt være nødsaget til at skulle følges ad. Derfor bør man overveje at give branchen arbejdsro, så man kan koncentrere sig om produktionen, frem for til staidighed, at skulle assistere konsulentfirmaer med besvarelse af et utal af spørgeskemaer.

ACD fremsætter derefter følgende bemærkninger, der dels er baseret på Luftfartspakens indledende bemærkninger, dels på den tilhørende forordningstekst:

Ref. 3.1.1./side 7: Der åbnes mulighed for sekundær handel med slots, og konkurrencen styrkes

Hvordan kan man handle med slots uden at afklare, hvem der er den egentlige ejer? For er det lufthavnene, operatørerne, de lokale medlemslande eller den lokale koordinator, som er den retmæssige indehaver af en lufthavns slots? Før dette er endeligt belyst bør der ikke åbnes for handel. Derudover kan man frygte, at en håndfuld meget rige operatører – eventuelt fra de rige oliestater - kan ende med at sidde med den fulde kontrol af majoriteten af slots. Det er næppe denne situation, som er målsætningen!

Ref. 3.1.2.30./side 8: Styrke slottildelingsprocedurens gennemsigthed og slotkoordinatorernes uafhængighed

Her skulle man inden yderligere tiltag i forordningen, overveje at få strømlinet opbygningen af de forskellige enheder af koordinationsvirksomheder rundt omkring i Europa. Hvem kan eje koordinationselskaberne? Skal koordinatører ansættes i disse selskaber, eller skal man fortsat acceptere at man blot lejer/låner sig frem hos flyselskaber og lufthavne eller måske er en delorganisation af f.eks. lufthavn eller handlingselskab! Uafhængighed må betyde 100 procents ansættelse og tilknytning i de pågældende koordinationselskaber.

Teksten lægger desuden op til, at der i fremtiden skal kunne nedsættes en fælles europæisk koordinator. Det leder tankerne hen på den store organisation, som f.eks. Eurocontrol har fået opbygget henover de forgange 20-25 år. Det er ikke et setup som kan og bør kopieres til koordinator-enhederne, idet koordinationsarbejdet består af et dybtgående lokalt kendskab, hvor de lokale koordinatører har kendskab til de enkelte selskabers rotationer, når der skal flyttes om på programmerne, i de tilfælde, at de ønskede slots ikke er tilgængelige.

Tænker man tilbage på prisudviklingen indenfor én-route/IFR overflyvningsafgifterne, så mener ACD at kunne erindre en nærmest eksplosiv prisstigning, da man overgik fra de nationale afgifter til den fælles opkrævning fra Eurocontrol. En omkostning, som ACD bekendt, var et stort debateme hos flyselskaberne for 20-25 år siden. Ser man på prisniveauet/driftsomkostningerne bag de lokale koordinationselskaber, så kan man konstatere at de nordiske lande er billige i drift på trods af et højere lønniveau. Så skal priserne holdes i bund og servicen i top, mener ACD således, at man skal fastholde de separate enheder, naturligvis med kravet om et fortsat stabilt samarbejde mellem de europæiske koordinationsenheder.

Ref. 3.1.3.30/side 8: Slottildelingsordningen integreres i reformen

Integrering af lufthavnsslottet med lufttrafikstyringssystem kan umiddelbart lyde forjættende. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at lufthavnsslottet almindeligvis bliver disponeret med måneders forberedelse, til forskel fra den daglige trafik. Lufthavnsslottet koordineres

ofte på perioder af 5, 10, 15, 20, 30, 40, 45, 60 og 120 minutters varighed – baseret enten på statiske eller dynamiske faktorer (minut eller timeenheder), hvorimod den daglige trafikafvikling ACD bekendt er indlagt med et fast antal bevægelser per time.

Så en sådan integration af systemer kan/vil sandsynligvis give nogle uoverensstemmelser, og kan uforvarende frembringe unødvendige tvivlsspørgsmål om, hvorvidt en operatør har en slot eller ej. Med en sådan integration kan man selvfølgelig "fange" få syndere, som opererer uden lufthavnsslots, men samtidigt kunne man frygte, at man kunne genere den etablerede trafik unødvendigt.

#### Ref. 3.1.4./side 8: "80/20-reglen"

Nuværende niveau på "80/20" er gennemtænkt og ganske velfungerende. Ændres denne til "85/15" vil man se mange unødvendige operationer blot for at opretholde sine historiske rettigheder. De kan komme til at koste selskaberne store økonomiske tab på flyvninger med halvtomme fly – ligesom man må forvente at miljøet vil blive helt unødvendigt overbelastet, såfremt man politisk skulle vælge at skrue op for denne minimumsregel. Hertil må man som koordinator forvente et stigende antal henvendelser om hævde omkring force majeure, såfremt der netop har været snevej, tåge, busstrejke, underafkølet regn m.v. i den ene eller den anden lufthavn.

Bliver denne "unødvendige" opjustering fra "80" til "85" procent en realitet, kan dette betyde økonomisk lussing for operatørerne, og eventuelt vil det medføre efterfølgende aflysninger – og i værste fald kan det ende med en økonomisk ruin og efterfølgende konkurs. Hermed bliver alle tabere – både lufthavnene, flyselskaberne, personalet, kunderne og miljøet.

Ligeså uovervejet er ideen om at øge minimumkravet for serier, for sommerens vedkommende fra de nuværende 5 uger til 15 uger og tilsvarende for vinteren fra de 5 uger til 10 uger. Man må ifølge ACD alle erkende, at det reelt drejer sig om "kroner og ører", både for operatørerne, rejsebureauer og især de rejsende passagerer. Hvor lang er en realistisk serie til Middelhavets sol, hvor mange uger strækker det enkelte oplandsområdes ferieperiode sig over, hvor lang er den officielle skoleferie? Tvinges serierne op på 15 uger kan det ikke sælges i yderperioderne og de ønskede serieoperationer dør. Og hvem har reelt fordel af dette? Samme spørgsmål må man stille sig selv omkring længden på skisæsonerne i vintermånederne – samt for charterarrangementer til Gran Canaria m.v.

De eksisterende betingelser omkring "80/20" og serier på minimum 5 ugers varighed har de værdier, som er bedst for branchen. Der er jo reelt ingen sund fornuft i at ændre blot for at ændre – når de nuværende fordelinger er fornuftige og velovervejede.

Man nævner "undtagelsesbestemmelser" – i forbindelse med "de regionale lufthavnes karakteristika" - det lyder jo fint, men ofte vil flyvninger blive udført fra en regulær forretningslufthavn til en "karakteristisk" regional lufthavn, eventuelt placeret på en ø med særlige restriktioner! Skal man så ud i dispensationer/undtagelser i "begge ender" af en sådan flyvning? Da sådanne operationer sandsynligvis vil være koordineret i begge lufthavne!

#### Ref. 11/side 13: "Ny"

Indholdet er uklart.

#### Ref. 13/side 14: "Ny"

Som nævnt tidligere i bemærkningen til "Ref. 3.1.3.30/side 8: Slotstildelingsordningen integreres i reformen", bør man nøje vurdere, om dette tiltag ikke er en unødvendig overforvaltning, som på længere sigt vil genere trafikken frem for det modsatte.

Ref. 15/side 14: "Ny"

Det lyder jo umiddelbart fantastisk at "medlemsstaterne bør sørge for, at koordinatoren får tilstrækkelige ressourcer til at udføre sine opgaver". Man kunne dog frygte at økonomien og personalebehovet kunne "løbe løbsk", såfremt der ikke samtidigt sættes nogle rammer. Til eksempel skal nævnes, at i de nordiske lande, består bemanningen af én person i Norge, én person i Finland, to personer i Sverige samt to personer i Danmark, som så også passer Island 100 procent samt dækker afløsningen for Norge og Finland. Ser man udenfor Norden er bemanningerne betydelig større også i de mindre lande, vi kan sammenligne os med.

Ref. 21/side 15: "Ny"

Indholdet er uklart.

Ref. Artikel 2, stk 2, del 3, "Et Luftfartsselskab, der i overensstemmelse med artikel 13/side20: "Ny"

Man kan i dag ikke overføre "New Entrance/Kode B" til andre.

Ref. Artikel 6 stk 1/side 31

På halvårsmøder i lufthavnenes koordinationskomiteer, fremlægger koordinatorene en for den pågældende lufthavn fyldestgørende koordinationsrapport. Alle interesserede kan tilsendes kopi af disse rapporter. For at forenkle processen, kunne Kommissionen adoptere disse rapporter som model for aktivitetsrapport. Jo mere trafikeret en lufthavn vil være – jo mere fyldestgørende vil rapporten være. De lokale operatører vil dermed sikre, at standarden og indholdet af rapporten vil give et fyldestgørende billede af den aktuelle situation.

En fælles rapport, baseret på punkt 2 (Kommissionen kan vedtage en model), kan være en dårlig løsning, da man ikke nødvendigvis bør gå ind i de samme detaljer for f.eks. Keflavik, Bromma og Frankfurt. Derfor vil ACD fraråde en fast standard for aktivitetsrapport.

Ref. Artikel 6 stk 3/side 31

Adgangen til den elektroniske database er baseret på et årsgebyr/brugerbetaling for den enkelte operatør. Hertil kan handlingselskaber, brændstofleverandører m.v. købe sig adgang. Indtægterne går til vedligeholdelse af portal og til at reducere priserne for slots-håndteringen.

Ref. Artikel 8 stk 1/side 34

Det er imponerende med de mange nye "kasketter" som kan deltage i koordinationsudvalget, herunder netforvalteren og præstationsvurderingsorganet. I det virkelige liv vil der være stor interesse - og mange deltagere når selskaberne føler sig snydt eller dårligt behandlet. Og modsat vil mødedeltagelsen være lav og interessen næsten ligegyldig, hvis selskaberne føler, de har opnået det bedste mulige.

ACD tilbyder alt på den transparente portal [www.online-coordination.com](http://www.online-coordination.com). Man udsender desuden rapporter omkring komitemøderne i henholdsvis Billund, Keflavik og København. Møderne varer under 30 minutter, så reelt føler ACD ikke, der for ACD's ved-

kommende er det store behov for at ændre Artikel 8, idet man opfatter dette som et åbent forum, hvor alle er velkomne.

#### Ref. Artikel 18 stk 3 Ny/side 48

Vedr. sanktioner. På baggrund af informationer fra flere operatører, omhandlende bødestørrelse og årsag fra mindst 2 medlemslande, er det vigtigt at få klare retningslinjer for, hvornår der kan opkræves bøder samt niveauet for sådanne bøder. Niveauet er efter ACD's vurdering alt for højt.

#### **Brancheforeningen Dansk Luffart**

Brancheforeningen Dansk Luffart, der også svarer på vegne af **DI Transport**, mener, at Kommissionen med forslaget søger at sikre en optimeret proces vedrørende allokering og anvendelse af slots i lufthavne, herunder specifikt at sikre styrket og effektiv implementering af slots-allokeringen og anvendelsen af slots, samt at styrke fair konkurrence og luftfartsselskabers konkurrencekraft.

Brancheforeningen er i udgangspunktet positive til forslaget, men finder dog, at der fra dansk side må arbejdes for at få indarbejdet ændringer på følgende områder:

#### 80/20-reglen og serie-definitionen

Kommissionen foreslår, at 80/20-reglen ændres til en 85/15-regel samt at minimumsantallet for ugentlige slots som serie ændres fra 5 til 15 i sommerhalvåret og fra 5 til 10 i vinterhalvåret. Disse foreslåede ændringer indeholder beregningsmæssige og praktiske uhensigtsmæssigheder af stor betydning.

For eksempel er vinterperioden i praksis for kort til at håndtere en 10-ugers periode. For at opretholde sin slotsallokering kan et luftfartsselskab derfor "tvinges" til at opretholde drift f.eks. i juledagene, selv om der ikke er efterspørgsel. Det synes ikke foreneligt med bestræbelserne på at reducere luftfartens CO<sub>2</sub>-udledninger. En 85/15-regel vil på en 10-ugers periode reelt betyde, at kun én aflysning kan tillades i hele perioden – stort set uanset årsag. Konsekvensen er, at luftfartsselskaber påføres en uhensigtsmæssig stor forretningsmæssig usikkerhed. Man bemærker for eksempel, at slotsreglerne blev fastholdt under askeskyen, der alt andet lige var helt udenfor luftfartsselskabernes kontrol. Brancheforeningen anbefaler derfor, at der fra dansk side arbejdes for at fastholde de eksisterende regler. Alternativt, at der udvikles mere udførlige definitioner på undtagelser vedrørende "non-utilisation" (artikel 10, stk. 5).

#### Secondary Trading (artikel 13)

På langt sigt vil indførelse af secondary trading, hvor slots kan handles direkte mellem luftfartsselskaber, kun føre til forøgede omkostninger og formentlig til utilsigtede forrykninger i konkurrencebilledet. Kommissionens eget eksempel vedrørende et amerikansk luftfartsselskab (1.2, pkt. 11) taler sit tydelige sprog om de mulige konsekvenser ved at åbne for secondary trading. Vi anbefaler derfor, at der fra dansk side seriøst overvejes om den foreslåede ændring er hensigtsmæssig.

#### Delegationsakter (artikel 15)

Brancheforeningen bemærker delegationsbestemmelserne i artikel 15, og skal for den videre proces anbefale, at det fra dansk side nøje overvejes, hvor vidt beføjelserne er for vidtrækkende.

#### **Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv oplyser, at organisationens interesse i foreliggende forslag hovedsagelig

er af brugermæssig natur, hvorfor følgende bemærkninger skal ses i lyset af, at man betragter luftfartserhvervet som serviceorganer for sine medlemmers erhvervmæssige aktiviteter, herunder godstransport og logistik, turismeerhvervet samt forretningsrejsende i ikke-prioriteret rækkefølge. Luftfartsområdet er således en del af den globale værdikæde, og der er en klar interesse i, at samspillet mellem de forskellige led i kæden fungerer så effektivt, billigt, pålideligt og produktivt som muligt.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte de overordnede mål for den foreslåede regulering, der sigter på at opgradere og effektivisere lovgivningen med henblik på en mere velfungerende håndtering af de omhandlede områder i dagligdagen for kunderne. Man skal i den forbindelse pege på, at den største erhvervs- og samfundsmæssige interesse i et velfungerende luftfartserhverv ligger i, at kunderne hos luftfartsselskaber, lufthavne m.v. får den bedst mulige service. Dansk Erhverv støtter ethvert forslag, der har dette som udgangspunkt.

Høringen omhandler for en stor del aspekter af intern interesse for luftfartserhvervet og sigter mod en effektivisering og tilpasning til den øgede efterspørgsel, der er opstået som følge af den voksende flytrafik. Dansk Erhverv har ingen særlige bemærkninger til disse dele.

### **Forbrugerrådet**

Forbrugerrådet har afgivet overordnede kommentarer til Kommissionens meddelelse om lufthavnspolitik og desuden følgende kommentarer til forslaget om ændring af forordningen om tildeling af slots:

Forbrugerrådet har ikke umiddelbart nogen bemærkninger, men anser det for positivt at formålet med ændringerne er at skabe større gennemsigtighed, åbenhed og styrkelse af koordinatorens rolle, samtidig med at der opretholdes en reel konkurrence. Her tænkes særligt vedrørende den sekundære handel med slots. Forbrugerrådet finder det dog vigtigt, at miljømæssige aspekter/krav får en fremtrædende rolle som parameter ved tildelingen af slot, og så fx derfor gerne, at muligheden for lokale retningslinjer fik en fremtrædende rolle. Således vil det sikre en effektiv hensyntagen til de miljømæssige aspekter og de mål, der er fastsat i forhold til en bæredygtig udvikling.

### **SAS**

SAS' generelle opfattelse er, at de eksisterende bestemmelser om slots fungerer godt. De giver fuld mulighed for en god koordinering af slots på overbelastede lufthavne uden at gå på kompromis med luftfartsselskabernes muligheder for at optimere tidtabellerne. De giver stabilitet og skaber forretningsikkerhed, som fører til investeringer i nye ruter. En revision af den gældende forordning vil ikke føre til, at de europæiske kapacitetsproblemer løses helt. Muligvis kunne forordningen forbedres med retningslinjer for bestemmelserne for at eliminere eventuelle uklarheder. For at løse kapacitetsproblemet foreslår SAS i stedet, at Europa udvikler en forbedret infrastruktur i sine lufthavne samt fremskynder gennemførelsen af Single European Sky (SES). Desuden ville systemet have gavn af en ordning, hvor bestemmelserne i den gældende forordning reelt efterleves af alle medlemsstater.

SAS har følgende specifikke kommentarer til forslaget:



#### Definition af "nytilkommet luftfartsselskab", art. 2(2)

Definitionen udvides, idet det maksimale antal slots for det nye luftfartsselskab for intra-europæiske linjer med højst to andre luftfartsselskaber forøges fra 4 til 8, og undtagelsen for luftfartsselskaber, som besidder mere end 4 pct. af det totale antal slots en given dag, fjernes. Desuden forhøjes tærskelen for det totale antal slots inden for en luftfartsselskabs-gruppe fra 5 til 10 pct. SAS hilser disse ændringer velkommen.

#### Historiske slots, art. 10 samt definition af en "serie", art. 2(13)

Den såkaldte 80/20-regel foreskriver, at luftfartsselskaber skal udnytte sine slots for 80 pct.s vedkommende for at kunne få "historiske rettigheder" til efterfølgende trafikprogrammer. Reglen går hånd i hånd med definitionen af en "slotsserie", som er en periode på mindst fem uger. I Kommissionens forslag ændres 80/20-reglen til 85/15. Dette vil medføre betydelige problemer for luftfartsselskaberne, hvilket SAS illustrerer med et eksempel med en afgang hver mandag morgen fem uger i træk. Med den nuværende regel vil et selskab kunne indstille én af disse afgange (20 pct.) uden at miste slots. Med Kommissionens forslag vil ingen af disse afgange kunne indstilles uden at miste de historiske rettigheder til slotsene, hvilket i praksis er et krav på 100 pct.s udnyttelse.

Desuden er definitionen af en "serie" udvidet fra 5 til 10 slots i vintertrafikprogrammet og fra 5 til 15 slots i sommertrafikprogrammet. Set i et markedsperspektiv er sådanne serier for lange for visse markeder (fx charter og skirejser) i visse perioder af året. Desuden er der mindre end 10 uger mellem begyndelsen på vintertrafikprogrammet og jul, hvilket indebærer, at luftfartsselskaberne må operere hele julen for at opretholde historiske rettigheder til trods for, at nedgangen i trafikken ikke motiverer dette. I øvrigt indebærer den foreslåede 85/15-regel, at en aflysning i løbet af en 10-ugersperiode er mulig uden at miste historiske rettigheder.

SAS stiller sig negativt til disse ændringer. De nuværende regler tillader ingen større marginaler, og bortset fra at luftfartsselskaberne kan behøve en vis fleksibilitet for at kunne håndtere forstyrrelser i den daglige drift, kan der undtagelsesvis findes legitime årsager til at indstille en afgang med ekstrem lav belægning (fx juledag eller andre helligdage). Konsekvensen af en ændring på linje med Kommissionens forslag kan være, at et luftfartsselskab i fremtiden tvinges til at udføre visse afgange med næsten tomme fly med henblik på at beholde sine slots. Bortset fra de negative økonomiske konsekvenser bliver bestemmelserne derfor kontraproduktive set i et miljøperspektiv.

#### Netværkslufthavn, art. 2(9)

Begrebet "netværkslufthavn" er en ny kategori af lufthavn, som ikke skal være koordineret, men for hvilken der skal indsamles information af koordinatorene til evt. anvendelse for en "Network Manager" for fx at kunne tilbyde en alternativ lufthavn i tilfælde af uvejr. Disse typer uregelmæssigheder håndteres udmærket i dag, og desuden fremgår det ikke tydeligt, hvilken type information "Network Manager" skal have. Det er derfor for tidligt at inkludere bestemmelser, som ikke har til formål at løse et konkret problem. Slotsforordningen er et planlægningsværktøj og bør ikke adressere kapacitetsproblemer, som kan optræde "ad hoc". Den foreslåede indsamling af data kan lede til mere bureaukrati uden at give tilsvarende merværdi. Der findes bedre data for denne type information.

#### Sekundær handel, art. 13

SAS hilser det velkommen, at restriktionerne for ovedragelse af slots mellem luftfartsselskaber fjernes. Der foregår allerede i dag "sekundær handel" i visse medlemsstater. Problemet er dog, at medlemsstaterne fortolker den nuværende forordning forskelligt, og

det nye forslag sikrer, at alle selskaber i fremtiden kan overdrage slots på samme betingelser uden sanktioner. Sekundær handel forøger slotsmobiliteten og udnyttelsesgraden af den eksisterende kapacitet i Europas allermest overbelastede lufthavne. Det er vigtigt at understrege, at overdragelse af slots alene skal være tilladt mellem luftfartsselskaber.

#### Sanktioner, art. 18

Bestemmelserne om straf foreslås skærpet og pålægger medlemsstaterne at iværksætte sanktioner mod lovbrudere snarere end at gøre sanktioner mulige. Muligheden for sanktioner udvides til at omfatte sen tilbagelevering af ikke udnyttede slots. SAS er enig i princippet om sanktioner mod bevidst misbrug og forkert anvendelse af bestemmelserne. Der er dog allerede bestemmelser om sanktioner i den nuværende forordnings artikel 14, som giver mulighed for at pålægge straf, hvis et luftfartsselskab misbruger systemet, hvilket er tilstrækkeligt.

#### Reservationsafgifter, art 11

SAS stiller sig negativt til indførelsen af reservationsafgifter for slots. Formålet med Kommissionens forslag er at afholde luftfartsselskaber fra at reservere slots, som sidenhen ikke anvendes. Hvis dette sker bevidst, mener SAS at det drejer sig om misbrug, og så findes der allerede muligheder for at håndtere dette fx gennem sanktioner. At indføre både reservationsafgifter og sanktioner bliver på den måde en dobbelt "straf". Der kan også findes helt legitime årsager til, at et luftfartsselskab tvinges til at tilbagelevere slots, fx i tilfælde af forsinket leverance af nye fly.

### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Der vil blive tale om et administrativt merarbejde for slotskoordinatorerne i forbindelse med de udvidede krav til deres arbejde, herunder med udvikling af edb-programmer og rapportering. Luftfartsselskaberne, som står for finansieringen af koordinatoren, vil herved kunne blive pålagt øgede udgifter. Myndighederne vil få et vist administrativt merarbejde i forbindelse med kontrollen med koordinatorens arbejde. Det er på nuværende tidspunkt for tidligt at give en særskilt dansk vurdering af omfanget heraf.

### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen mener ikke, at forslagets mål kan nås af medlemsstaterne alene, men at der fordres en harmoniseret tilgang på EU-niveau. Fælles betingelser for slotstildeling er nødvendige for at imødegå forhindringer som følge af modstridende national praksis. De bagvedliggende EU-bestemmelser om fri adgang til markedet for EU-luftfartsselskaber kan kun anvendes i praksis, hvis der findes et fair, gennemskueligt og ikke-diskriminerende system for fordeling af slots i lufthavne med større efterspørgsel end udbud af kapacitet.

Regeringen deler denne opfattelse, så meget mere som der siden 1993 har været fælles bestemmelser for tildeling af slots i EU's lufthavne. Regeringen finder derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

### **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen finder en optimeret udnyttelse af kapaciteten i lufthavne meget vigtig, og er derfor enig i en række af Kommissionens forslag, herunder styrkelsen af den uafhængige slotskoordinator. Der er naturligvis en udfordring i at finde en balance mellem, at et luftfartsselskab får frataget sine "grandfather rights" på grund af aflysninger, f.eks. aflysninger i julen på grund af meget få passagerer, og at flyselskabet vælger at flyve med tomme fly for at undgå at miste en slotserie. Det sidste vil ikke være til gavn for hverken selskabernes økonomi eller for miljøet.

Forslaget om køb og salg af slots rejser en række problemstillinger, herunder spørgsmålet om sikring af beflyvning af mindre trafikstærke områder, som det er for tidligt at tage stilling til.

### ***7. Generelle forventninger til andre landes holdninger***

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

### ***8. Europa-Parlamentets udtalelser***

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

### ***9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg***