

SAMLENOTAT



Dato 11. januar 2021
J. nr. 2020 - 2142

Indhold

1. Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (slotsforordningen) 2



1. Kommissionens forslag til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (slotsforordningen)

KOM (2020) 818

Nyt notat.

1 Resumé

Luftfartsbranchen er blevet særligt hårdt ramt af COVID-19-pandemien som følge af de ind- og udrejseforbud samt forskellige restriktioner i den frie bevægelighed, som en lang række lande verden over har indført.

Der er få passagerer, og selskaberne har nedskaleret deres operationer i forlængelse heraf. Luftfartsbranchen er således stadig kraftigt påvirket af pandemiens greb om verdens befolkning.

Grundet de faldende passagertal som følge af COVID-19-pandemien blev luftfartsselskaber i foråret udfordret af den såkaldte "use it or lose it-regel" i slotsforordningen, som regulerer start- og landingstilladelser (slots) i europæiske lufthavne. Denne regel tilsiger, at et luftfartsselskab skal benytte minimum 80 pct. af sine slots, såfremt luftfartsselskabet vil være sikker på at få tildelt samme slots i næste års trafikprogram. I marts 2020 vedtog man derfor en ændring af slotforordningen, der midlertidigt suspenderer "use it or lose it-reglen", i særdeleshed for at undgå, at luftfartsselskaberne befløj ruterne med tomme fly i et forsøg på at bevare deres slotsrettigheder.

Effekten af suspensionen af reglen er, at konkurrencen i luftfartsbranchen "fryses fast" i 2019-niveauer uden krav om, at lufthavnskapaciteten udnyttes så effektivt som muligt, fordi lempelsen i sig selv ifølge Europa-Kommissionen ikke har været tilstrækkelig til at sikre, at andre luftfartsselskaber, der er i stand til at operere på det nuværende marked, får mulighed for at få tildelt de nødvendige slots.

Europa-Kommissionen har derfor udarbejdet et forslag til en ændring af slotsforordningen, der medfører, at suspensionen ophører med indeværende vintersæson, der slutter i marts 2021, og at "use it or lose it-reglen" delvist genindføres. Med forslaget genindføres kravet til luftfartsselskaberne om, at de skal anvende de tildelte slots for at bevare dem i den efterfølgende sæson, men dog således at luftfartsselskaberne i stedet for at skulle anvende 80 pct. af de tildelte slots kun skal anvende 40 pct. af de tildelte slots.



Det lavere krav foreslås for at mindske den destabiliserende effekt, det vil have for luftfartsbranchen at indføre det oprindelige krav på 80 pct. i det nuværende marked, mens lufthavnskapaciteten dog udnyttes i videst muligt omfang.

Kommissionen foreslår desuden en række tiltag der skal forbedre konkurrencesituationen og kapacitetsudnyttelsen.

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser. Det vurderes dog, at forslaget vil have både positive og negative økonomiske konsekvenser, særligt erhvervsøkonomiske.

Regeringen ser positivt på, at der i reguleringen af slots tages højde for den fortsatte påvirkning af pandemien på luftfartsbranchen med en lempelse af kravene, men er dog negativt indstillet over for, at Kommissionens forslag ikke i højere grad læner sig op ad de forslag, som den samlede luftfartsbranche (luftfartsselskaber, lufthavne og slotskoordinatorer) har indstillet til. I Kommissionens forslag er der således bl.a. ikke givet mulighed for, at luftfartsselskaberne, som et alternativ til at anvende 40 pct. af de tildelte slots mhp. at kunne bibeholde disse i næste års trafikprogram, kan frigive hele serier af slots. Konsekvensen af Kommissionens forslag efterlader i regeringens optik en risiko for, at luftfartsselskaberne flyver ruter med tomme fly for ikke at miste sine slotsrettigheder.

2 Baggrund

Luftfartsbranchen har været særligt hårdt ramt af COVID-19-pandemien. Efterspørgslen på flyrejser er faldet drastisk, og det har store økonomiske konsekvenser for både lufthavne og luftfartsselskaber.

Luftfartsselskaber får adgang til lufthavne gennem start- og landingstilladelser, også kaldet slots. Reglerne for slots reguleres på europæisk niveau gennem den såkaldte slotsforordning¹. Luftfartsbranchen har desuden etableret et verdensomspændende system for slotsfordeling.

Den nuværende regulering i slotsforordningen fastslår, at et slot i en lufthavn skal benyttes i minimum 80 pct. af tiden, såfremt et luftfartsselskab vil have tildelt samme slot i næste års trafikprogram (såkaldte ”grandfather rights”). Det betød angiveligt, at nogle luftfartsselskaber i starten af pandemien har følt sig nødsaget til at flyve næsten tomme fly rundt fra lufthavn til lufthavn for at være sikre på at få samme slot næste år. Slots er i de travle lufthavne meget eftertragtede, og det kan i nogle tilfælde bedre betale sig for et luftfartsselskab at flyve et tomt fly til en lufthavn frem for at miste den tildelte slot. Det er dog både økonomisk u hensigtsmæssigt for luftfartsselskabet og dårligt for klimaet.

¹ Forordning (EØF) nr. 95/93



For at undgå tomme flyvninger under pandemien vedtog Rådet og Europa-Parlamentet i marts 2020 en forordning, der indførte en midlertidig undtagelse fra slotsforordningens forpligtigelse til at benytte 80 pct. af de tildelte slots ("use it or lose it-reglen")². Forslaget betød, at alle slots, der er tildelt et luftfartsselskab i perioden 1. marts 2020 til 30. juni 2020, blev anset for at være blevet benyttet af luftfartsselskaberne. Denne forordning blev efterfølgende forlænget til den 27. marts 2021³.

Lufttrafikken er fortsat langt under tidligere niveauer. Ifølge Eurocontrol, som er den europæiske organisation for lufttrafikstyring, var aktiviteten i luftfartssektoren i midt-november 2020 65 pct. lavere end i samme periode i 2019. Seneste fremskrivning fra Eurocontrol forudsiger, at aktivitetsniveauet i februar 2021 vil være halveret i forhold til aktivitetsniveauet i februar 2020, og der er ingen indikationer for mærkbare forbedringer frem mod sommeren 2021. Luftfartsselskabs- og lufthavnsorganisationer forudsiger, at det lave aktivitetsniveau kan fortsætte helt frem til og med vintersæsonen 2024/2025.

3 Formål og indhold

I lyset af den fortsatte negative situation for den europæiske luftfartssektor grundet COVID-19 fremsatte Europa-Kommissionen den 16. december 2020 et forslag til ændring af den gældende forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne, som indebærer, at et luftfartsselskab skal benytte mindst 40 pct. af sine tildelte slots, mod forordningens oprindelige forpligtigelse på 80 pct., i perioden fra den 28. marts 2021 til den 30. oktober 2021, hvis luftfartsselskabet vil have tildelt samme slot i næste års trafikprogram. Suspenderingen siden marts 2020 af "use it or lose it-reglen" ophæves dermed, men med en lempelse af forpligtigelsen til at anvende de tildelte slots.

Med genindførelsen af princippet om "use it or lose it-reglen" ønsker Europa-Kommissionen at imødegå de konkurrencemæssige og kapacitetsmæssige forringelser i luftfartsbranchen, som suspenderingen af reglen medførte.

Reduktionen af forpligtigelsen gælder ikke for nyrehvervede slots eller for slots, der er overført mellem to selskaber, hvor der samtidigt er ydet økonomisk eller anden form for kompensation. I disse tilfælde vil luftfartsselskaberne dermed fortsat skulle benytte en slot i mindst 80 pct. af tiden, såfremt de vil have tildelt samme slot i næste års trafikprogram.

Slots, der ikke benyttes af luftfartsselskabet på grund af nationale foranstaltninger for at imødegå COVID-19-smitte, der er indført efter den 31. januar eller 31. august forud for henholdsvis sommer- og vintersæsonen, anses som værende benyttet (force majeure-klausulen). Sådanne nationale foranstaltninger

² Forordning (EU) nr. 2020/459

³ Delegeret forordning (EU) nr. 2020/1477



udgør tiltag såsom lukning af grænser, luftrum eller lufthavne, samt hvis der iværksættes tiltag, som umuliggør passagerers mulighed for at rejse med luftfartsselskabet under en betydelig del af perioden.

Europa-Kommissionen finder, at den nuværende suspension af ”use it or lose it-reglen” medførte en række uhensigtsmæssigheder for så vidt angår konkurrencesituationen flyselskaberne imellem samt kapacitetsudnyttelsen i europæiske lufthavne. Europa-Kommissionen foreslår derfor – ud over en lempet tilbagevenden til ”use it or lose it-reglen” – en række tiltag til at forbedre konkurrencesituationen og kapacitetsudnyttelsen.

Kommissionen foreslår således, at der indføres en forpligtigelse for luftfartsselskaberne til at give afkald på slots hurtigst muligt og mindst tre uger før, det pågældende slot skal benyttes. Såfremt et luftfartsselskab gentagne gange ikke overholder fristen, kan medlemslandene sanktionere selskaberne, og i yderste tilfælde undtage luftfartsselskabet fra de rettigheder, denne forordning giver. Hensigten med treugers-fristen er at give lufthavne et bedre overblik over kapacitet og mulighed for driftsplanlægning samt give konkurrerende luftfartsselskaber mulighed for at benytte det afgivne slot i stedet og dermed maksimere lufthavnskapaciteten så meget som muligt. For at give incitament til, at driften i en lufthavn fastholdes, kan et luftfartsselskab, der benytter mindst fem slots fra en afstået slotsserie, få førsteret til at beholde slotsserien i næste års trafikprogram, såfremt det oprindelige luftfartsselskab afstår serien permanent.

Europa-Kommissionen foreslår, at slotskoordinatoren har mulighed at flytte eller annullere et slot, efter høring af det pågældende luftfartsselskab, såfremt hygiejnemæssige tiltag i forbindelse med COVID-19-håndteringen tilsiger dette. Slotskoordinatoren kan ligeledes tilbagetage tildelingen af en slotsserie fra et luftfartsselskab, såfremt slotskoordinatoren kan fastslå, ud fra den information slotskoordinatoren har til rådighed, at luftfartsselskabet ikke længere driver virksomhed i lufthavnen og derfor ikke agter at benytte de tildelte slots.

Forslaget giver Europa-Kommissionen beføjelse til at forlænge perioden for lempelser samt benyttelsesprocenten ved vedtagelse af delegerede retsakter, såfremt Europa-Kommissionen finder, at der er behov herfor.

For så vidt angår benyttelsesprocentsatsen kan Europa-Kommissionen ændre og fastsætte forpligtigelsen til mellem 0 og 80 pct. for den efterfølgende sæson. Fastsættelse af forpligtigelsen skal baseres på data fra Eurocontrol, tendenser og udvikling for trafikken i foregående perioder samt indikatorer for passager- og godsefterspørgsel.

Forslaget giver Europa-Kommissionen beføjelser til at benytte delegerede retsakter frem til den 24. august 2024.



4 Europa-Parlamentets udtalelser

Side 6/13

Foreligger ikke.

5 Nærhedsprincippet

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da området i dag er reguleret på EU-niveau.

6 Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret på EU-niveau ved forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne med senere ændringer.

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser sammenlignet med den eksisterende forordning, der igen har effekt fra den 28. marts 2021, da det fjerner incitamentet til at flyve med tomme fly. Dertil sigter forslaget mod at gøre det nemmere at konkurrenceudsætte ubenyttede slots, hvilket må forventes at have en positiv samfundsøkonomisk effekt.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for luftfartsselskaber i den nuværende situation, idet luftfartsselskaberne ikke behøver at udnytte alle de tildelte slots, hvis efterspørgslen ikke er til stede. Der er dog tale om strammere regler for benyttelsen, end har været gældende under pandemien i 2020, hvor "use it or lose it-reglen" regler var suspenderet. Endvidere effektiviserer forslaget allokeringen af ubenyttede slots luftfartsselskaberne imellem.

Der vil være visse mindre negative erhvervsøkonomiske konsekvenser forbundet med, at slotskoordinatoren skal koordinere et mere komplekst regelsæt for så vidt angår de procentuelle fordelinger af slots. Herudover vil der være visse mindre negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne ved at de skal koordinere den procentuelle anvendelse af deres slots.



Sammenlignet med reglerne i den eksisterende forordning, som igen får effekt fra den 28. marts 2021, vurderes forslaget at have positive konsekvenser for klima og miljø, idet luftfartsselskaberne kan holde flyene på jorden i stedet for at flyve mere eller mindre tomme for at bibeholde rettigheder til slots på tværs af lufthavne.

8 Høring

Forslaget har været i høring fra den 18. december 2020 til 6. januar 2021 i EU-specialudvalget for transport. Der er modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring via EU-specialudvalget for transport d. 18. december 2020.

Forslaget ligger i forlængelse af tidligere ændringer til slotforordningen⁴, der dispenserer for "use-or-lose-it"-reglen i lyset af covid-19-situationens negative indvirken på luftfartssektoren. Med de nugældende regler gælder dispensationen indtil slutningen af planlægningssæsonen vinter 2020/2021, som er den 27. marts 2021.

Kommissionens forslag sigter på en gradvis tilbagevenden til en normal anvendelse af "use-or-lose-it"-reglen. Konkret foreslår Kommissionen, at der i planlægningssæsonen fra 28. marts til 30 oktober 2021 skal gælde en udnyttelsesgrad på 40 pct. for, at luftfartsselskaber kan opretholde de hævdevundne rettighederne til en given serie af slots i den følgende periode.

Luftfartssektoren er fortsat et af de områder, der er hårdest ramt af covid-19. Efterspørgslen på flyrejser er faldet drastisk og er fortsat lav, og det har store økonomiske konsekvenser for både lufthavne og luftfartsselskaber.

På den baggrund bakker Dansk Erhverv op om, at der fra EU's side tages hånd om problemstillingen med slotsrettigheder, der sikrer juridisk klarhed omkring situationen nu og i fremtiden.

Det er positivt, at forslaget stræber efter en gradvis normalisering og ikke går pludseligt og direkte tilbage til normalsituationen for at undgå destabilisering af markedet til skade for sektoren.

⁴ Forordning 2020/459 af 30. marts 2020 & delegerede retsakt fra Kommissionen af 14. oktober 2020.



Dansk Erhverv bemærker, at hensynet til at undgå tomme flyvning (der er til skade for klimaet) for at opretholde retten til slots fortsat er gældende, og den fremtidige regulering bør tage højde for dette.

Da afviklingen af antallet af flyvninger kan afhænge af lufthavnskapaciteten, er det vigtigt – som også foreslået – at regulering sikrer en optimal udnyttelse af den knappe lufthavnskapacitet, der kan opstå i covid-19-situationen.

Forslaget lægger op til at afhjælpe situationer, hvor offentlige myndigheders foranstaltning – der indføres med kort varsel og som begrænser muligheden for at rejse – medfører negative konsekvenser ift. slotsudnyttelsen. Det er et fornuftigt hensyn at afspejle i reguleringen fremadrettet.

Forslaget lægger op til, at nytildelte slots ikke omfattes af dispensationen, men skal efterleve det oprindelige krav om udnyttelse på 80 pct., ligesom forslaget lægger op til, at luftfartsselskaber skal tilbagelevere slots til de nationale slotskoordinatore, som de ikke planlægger at udnytte, tre uger før planlagt afgang, for at kunne gøre brug af dispensationsmuligheden. Dansk Erhverv henviser til, at reguleringen bør udformes på en sådan måde, at den tager højde for konkurrencesituationen på markedet samt den vanskelige situation, som sektoren står i som følge af covid-19. I forbindelse med udnyttelsen af slots er det væsentligt, at man tager hensyn til lufthavnenes kapacitet og planlægningsmuligheder.

Dansk Erhverv kan støtte, at der i lighed med bestemmelsen i forordningen fra foråret (forordning 2020/459 af 30. marts 2020) tillægges Kommissionen beføjelser til at forlænge dispensationsperioden, hvis det viser sig nødvendigt på baggrund af en række faktorer. I forbindelse med fastsættelsen af længden af Kommissionens beføjelser – som i forslaget rækker frem til vintersæsonen 2024/25 – bør der tages højde for medlemsstaterne medindflydelse på fremtidige dispensationer.

Dansk Industri Transport og Brancheforeningen Dansk Luftfart

Vi takker for muligheden for at afgive kommentarer til Europa-Kommissionens forslag til revision af slots-forordningen som følge af Covid-19.

Vi finder helt overordnet, at Kommissionens strategi med en fuld revision af forordningen i den nuværende COVID19-krise, er en omstændelig vej at gå. Vi havde klart foretrukket, at man i stedet blot havde forlænget den nuværende ”waiver”, f.eks. frem til efteråret 2021. Det har Kommission ikke ønsket. Vi anbefaler derfor, at Danmark i den videre proces som udgangspunkt søger at påvirke dette. Såfremt Kommissionens strategi fastholdes som strategi, har vi følgende konkrete bemærkninger til forslaget.

Kommissionens foreslår en såkaldt 40/60-tærskel. Det betyder, at et luftfartsselskab skal operere minimum 40 % af hver eneste og alle slots-serier hver dag



i hver uge i hele perioden for at fastholde samme slots næste år. Kommissionens forslag indeholder heller ikke mulighed for reduktion (alleviation) af hele serier. Sammenholdt med, at udsigterne til ”normalisering” af trafikken som følge af de fortsat meget alvorlige påvirkninger fra pandemien ligger langt ude fremtiden, vil det betyde, at luftfartsselskaber vil skulle opretholde operationer, der ikke er efterspørgsel til. I praksis betyder det et stort omfang af helt unødvendige tomflyvninger.

Vi foreslår derfor, at Danmark lægger sig op af den 50/50 tærskel med ”alleviation”, som IATA, ACI og WASB (Worldwide Airport Slot Board) har foreslået.

Kommissionens forslag til ”Justified Non-Use of Slots” (artikel 10-4-e) er også problematisk, fordi den begrænser brugen af force majeure-bestemmelsen til restriktioner efter 31. januar 2021. Det begrænser planlægning og effektiv operation, ikke mindst i forhold til interkontinentale ruter. Vi anbefaler derfor, at Danmark arbejder for, at force majeure-bestemmelsen indrettes til at inkludere effekten af de restriktioner, der allerede er i kraft.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning, såfremt der måtte være behov herfor.

Vi tillader os endvidere at vedhæfte ovennævnte forslag fra de internationale organisationer.

Forslag fra IATA, ACI og WASB, som er vedhæftet DI's høringssvar.

”As you will be aware the European Commission adopted on 16 December 2020 a proposal for a Regulation regarding temporary relief from the slot utilisation rules at Community airports due to the COVID-19 pandemic. This proposal will go through the European Parliament and Council in the coming weeks. While we acknowledge the European Commission’s efforts to adapt the rules governing the allocation of slots at Community airports for the next Summer season, its proposal falls short of expectations and ignores the joint aviation industry WASB Recommendation “Airport slot alleviation measures for Northern Summer 2021” which was adopted end of November with the full support of European airlines, airports and coordinators. The WASB recommendation reflects the needs of our industry 10 months into the worst crisis in our history and needs to be implemented in full within the EU/EEA.

Unfortunately, some of the core elements of the WASB recommendation are missing from the Commission proposal while other provisions are either too restrictive or cannot be implemented as such.

In particular:



- The Commission proposal fails to provide any possibility for full slot-series alleviation which is essential at this stage of the crisis to create the conditions for our industry to recover. Conversely, the WASB recommendation allows airlines to benefit from full slot alleviation if they return the full slot series they will not use to the pool early. This in turn increases the chances to reallocate these series of slots to other airlines in a position to use them. It also benefits airports through increased planning visibility allowing them to scale their operation to actual traffic levels and thus reduce their costs. This is critical at this time. The Commission proposal on the other hand aims to incentivize a return of slots to the pool but without creating the conditions for this to happen;
- The Commission's proposals on Force majeure are too restrictive and discriminate among flights based on the date of entry into force of travel restrictions. This criteria is difficult to accept as travel restrictions are the exclusive prerogative of Governments with no possibility for industry to influence. As such, the criteria used by the Commission impacts some operations in a disproportionate way (e.g. long haul);
- Some provisions of the Commission's proposal cannot be enforced e.g. the multiple utilization thresholds of 40% and 80%. This creates unnecessary complexity for coordinators and legal uncertainty for all.

Airlines (IATA and A4E1) as well as the European coordinators (EUACA) have already submitted detailed comments to the Commission's proposal. Airlines and airports have prepared joint industry amendments to the Commission's proposal for which we are seeking the support of the Council and the European Parliament. The allocation of slots follows a very strict calendar Worldwide, and it is therefore critical for the amended slot Regulation to enter into force by the end of January to coincide with the Worldwide Historic Baseline Date of 31 January.

We hope we can count on your support to ensure that the slot rules in the next phase of this crisis are conducive to preserving connectivity and competition, and to make the necessary changes to the European Commission proposal with the greatest urgency. We will be pleased to answer any query you may have on the above."

Forslaget har endvidere været i høring ACD - Airport Coordination Denmark (slotskoordinator for danske lufthavne). Der er modtaget følgende høringssvar:

"Luftfartsbranchen bløder, den styrtbløder, der er derfor behov for at forlænge den gældende W20 waiver til også at omfatte S21.



Dagligt annonceres nye nedlukninger af lande, som straks afstedkommer nye udfordringer til annullering og ændringer. Det sker igen og igen.

Branchens situation lysnede lidt henover ultimo juli og primo august – for så at gå nærmest i stå igen.

Derfor er det mig fuldstændigt ubegribeligt, at man nu politisk arbejder på at ændre procentsatsen for at opnå historik.

Tillad mig at nævne, at det har taget mange år, for tilnærmelsesvis at afslutte beregningerne på 80/20 reglerne, og selv endnu giver denne fordeling fortsat anledning til debat.

Jeg betragter det nærmest som værende umuligt, at skulle gennemføre en tilfredsstillende og fyldestgørende ændring af procentsatsen på denne meget korte tid.

Et sådant tiltag vil sandsynligvis blot afstedkomme en masse ubesvarede spørgsmål og tvister.

Sommeren S21 består som bekendt af 31 uger, hvorfor 40% vil kræve 13 ugers flyvning, for at sikre sig den fornødne historik! (Grandfather's rights)

Hvordan påtænker man sig dette effektueret:

Skal følgende f.eks. give historik for hele sommertrafikken:

1. Flyvning de sidste 13 uger af de 31 uger sommeren dækker.
2. Flyvning 3x3 uger og 1x4 uger.
3. Flyvning på 13 enkeltstående uger.

Der findes et utal af eksempler, der alle givetvis vil ende op med samme resultat som en forlængelse af W20 waiveren, hvor vi desuden med stor sandsynlighed vil ende, når pandemien og krisen fortsætter og måske sætter en eventuel ny ændring af forordningen ud af spillet, hvilket måske ovenikøbet sker før omhandlende ændring når at blive vedtaget.

Årsagen bag waiveren for S20 og W20, var bl.a. at man miljømæssigt ikke ønskede at have tomme fly flyvende omkring for at opretholde de historiske rettigheder.

Ved at ændre 80/20 til 40/60 halverer man godt nok antallet af de tomme fly, som skal opretholde deres historiske rettigheder, men det er vel næppe det; der er ideen bag omhandlende forslag.



Endeligt vil den noget ”flydende” 40/60 procent regel blive en særdeles kompliceret sag at kontrollere elektronisk og en manuel løsning kan blive både tidskrævende og omkostningstung.

Så min opfordring er: Drop omhandlende ændring og forlæng den gældende W20 waiver til også omfatte S21.

Som kuriosum:

Tænk på dit eget, din families og dine kollegaers rejsemønster.

Hvad har de af flyreservationer i kalenderen for de næste 6-8 måneder i forhold i sidste år på samme tid.

Bare denne lille tanke bekræfter, at en fuld waiver er langt bedre end en 40/60 løsning.”

9 Forhandlingssituation

Der er generelt opbakning fra øvrige medlemslande til en hurtig vedtagelse af et forslag om den fremtidige slotsregulering under pandemien, idet det er vigtigt, at forslaget er færdigbehandlet i god tid inden starten på sommersæsonen den 28. marts 2021. Formandskabet satser således på allerede i indeværende måned at opnå mandat til at optage forhandlinger med Europa-Parlamentet.

En række medlemslande har udtrykt skepsis over for forslagens afvigelse fra sektorens egne anbefalinger, som disse lande i højere grad synes bør indarbejdes i Europa-Kommissionens forslag.

Der er dertil også blandt enkelte lande udtrykt skepsis over for at givebeføjelser til Europa-Kommissionen til at benytte delegerede retsakter helt frem til 24. august 2024.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for lovgivningstiltag, der har til formål at regulere luftfartssektoren i kontekst af konsekvenserne af pandemien.

Regeringen finder det dog negativt, at der i det konkrete forslag ikke i højere grad er indarbejdet de forslag til ændring af slotsforordningen, som der er enighed om på tværs af luftfartsbranchen, blandt luftfartsselskaber, lufthavne og slotskoordinatorer.

Regeringen er i den sammenhæng skeptisk overfor, at ophævelsen af suspensionen af ”use it or lose it-reglen” sker på et tidspunkt, hvor luftfartssektoren fortsat er yderst påvirket af COVID-19-pandemien, og hvor der ikke umiddelbart er udsigt til markante forbedringer af situationen, og at dette alene sker ved indførelsen af et krav om, at luftfartsselskaberne skal benytte 40 pct. af de tildelte slots for at være sikret rettighederne til disse i den efterfølgende sæson.



Dette kan potentielt resultere i flyvninger med tomme fly i et forsøg på at bevare slotsrettigheder.

Side 13/13

Regeringen finder det vigtigt, at der i genopretningen af sektoren findes en passende balance mellem at forhindre tomme flyvninger, mens lufthavnes ledige kapacitet benyttes mest muligt.

Regeringen vurderer, at det i denne særlige situation er nødvendigt at give Europa-Kommissionen beføjelse til at udstede delegerede retsakter, som forlænger perioden for lempelser, hvis det er nødvendigt. Dette bør dog kun ske i det nødvendige omfang og baseret på tilstrækkelige data fra Eurocontrol. Regeringen er skeptisk over for delegationen til at ændre benyttelsesprocenterne, da disse er afgørende for luftfartsbranchen i sin helhed.

11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.