

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 30.4.2008
KOM(2008) 227 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**om anvendelsen af forordning (EF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst-
og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne, som ændret**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

om anvendelsen af forordning (EF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne, som ændret

(EØS-relevant tekst)

Indledning

Den 21. april 2004 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet forordning (EF) nr. 793/2004¹ om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (i det følgende benævnt "forordningen"). Ændringerne tilsigtede at udnytte den begrænsede kapacitet i overbelastede EF-lufthavne mere effektivt uden at ændre grundlæggende ved det aktuelle system, der benyttes til at tildele ankomst- eller afgangstidspunkter. Ved forordning (EF) nr. 793/2004 blev der til dette formål indført nye bestemmelser for markedsadgang og nytilkomne luftfartsselskaber, håndhævelse og koordinatorens uafhængighed.

Den forpligtelse, som er pålagt medlemsstaterne med hensyn til at sikre, at der indføres sanktioner for at forebygge misbrug ved tildeling af ankomst- eller afgangstidspunkter i koordinerede lufthavne, har skabt grobund for en bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet. Tildelingen af ankomst- og afgangstidspunkter er forbedret via en række nye eller ændrede bestemmelser, f.eks. en ny definition af, hvad der udgør en slotserie, en yderligere opstramning af brugspligtbestemmelserne, en mulighed for, at luftfartsselskaberne kan foretage en tidsmæssig omdisponering af ankomst- og afgangstidspunkter før tildelingen for at optimere fartplaner, og større frihed for medlemsstaterne til at indføre lokale regler og retningslinjer i overbelastede lufthavne for at udnytte den begrænsede kapacitet mere effektivt.

På trods af disse nye bestemmelser er interessenter og medlemsstater af den opfattelse, at en række bestemmelser endnu ikke er helt og fuldt gennemført.

Denne konklusion underbygges af Kommissionens rapport om anvendelsen af slotforordningen², hvori det blev konkluderet, at der er behov for at sikre en bedre gennemførelse på en række områder, hvor interessenter har oplevet særlige vanskeligheder.

For det første forekommer der trods det, at medlemsstaterne har pligt til at garantere koordinatorens funktionelle og finansielle uafhængighed i koordinerede lufthavne, stadig tilfælde i nogle medlemsstater, hvor disse krav ikke anvendes i tilstrækkelig grad, og dette kunne hæmme koordinatoren i at udøve sin funktion i henhold til denne forordning på en neutral og gennemsigtig måde uden nogen form for forskelsbehandling.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 793/2004 af 21. april 2004 (EUT L 138 af 30.4.2004, s. 50) om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993).

² KOM(2007) 704 af 15.11.2007.

For det andet har nogle medlemsstater fortsat betydelige problemer med at sikre fuld gennemsigtighed i koordinators og fartplansformidlers oplysninger om hævdevundne rettigheder til, anmodninger om, tildelte og disponible slots. Dette kunne hindre en mere effektiv udnyttelse af slots og forvride konkurrencen, eftersom alle interesserede parter ikke har lige adgang til disse fartplandata.

For det tredje gælder det, at selvom lokale retningslinjer kan forbedre udnyttelsen af de eksisterende slots i koordinerede lufthavne, bør det sikres, at de opfylder fællesskabslovgivningen.

For det fjerde udveksler luftfartsselskaber i en række overbelastede fællesskabslufthavne slots mod betaling eller af andre hensyn. Der er rejst tvivl om, hvorvidt et sådant bytte kan forenes med forordningen.

Endelig er der behov for en mere effektiv overensstemmelse mellem slots og flyveplaner, så misbrug af slots undgås, og opfyldelsen af forordningen garanteres, idet der er tegn på, at flyveplaner sjældent verificeres systematisk i forhold til slots, selv om forordningen rummer mulighed for dette.

Formålet med denne meddelelse er at fremsætte Kommissionens synspunkter med hensyn til ovennævnte spørgsmål. Denne meddelelse bygger på – og udbygger – Kommissionens, medlemsstaternes og interessenterne erfaringer med anvendelsen af den reviderede forordning siden dennes ikrafttræden den 21. april 2004.

1. KOORDINATORENS UAFHÆNGIGHED

Det anføres i forordningens artikel 4, stk. 2, litra b), at den “medlemsstat, der har ansvaret for en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, sikrer, at koordinatoren i en koordineret lufthavn er uafhængig ved funktionelt at adskille koordinatoren fra enhver involveret part. Finansieringen af koordinatorens virksomhed skal være tilrettelagt således, at den garanterer koordinatorens uafhængige status”.

Videre hedder det i artikel 4, stk. 2, litra c), at medlemsstaterne skal sikre, ”at koordinatoren handler i henhold til denne forordning på neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde”.

Kommissionen er af den opfattelse, at koordinatorens uafhængighed er afgørende for, at denne kan udføre sine opgaver i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i artikel 4, stk. 2, litra c).

Ifølge Kommissionen betyder funktionel adskillelse bl.a., at koordinatoren bør handle uafhængigt af og ikke må modtage instrukser fra eller være forpligtet til at aflægge rapport til lufthavnens forvaltningsorgan, en tjenesteudbyder eller et luftfartsselskab, der opererer fra den pågældende lufthavn.

Endvidere finder Kommissionen, at finansieringen af koordinatorens virksomhed skal være tilrettelagt således, at koordinatoren er finansielt uafhængig af enhver part, som direkte påvirkes af – eller har interesser i – koordinatorens aktiviteter. Koordinatoren bør derfor føre særskilte regnskaber og budgetter og må ikke lade sin finansiering være udelukkende afhængig af lufthavnens forvaltningsorgan, en tjenesteudbyder eller et luftfartsselskab.

2. NYE MARKEDSDELTAGERE

Ifølge forordningens artikel 10, stk. 6, distribueres slots fra puljen, der er oprettet af koordinatoren i henhold til artikel 10, stk. 1, blandt de ansøgende luftfartsselskaber. 50 % af disse slots tildeles først nytilkomne luftfartsselskaber, jf. definitionen i artikel 2, litra b), medmindre disses ansøgninger udgør mindre end 50 %. Koordinatoren skal behandle ansøgninger fra nytilkomne og andre luftfartsselskaber retfærdigt i overensstemmelse med koordinationsperioderne for hver enkelt fartplansdag.

Der er rejst spørgsmål om, hvorvidt forpligtelsen, der er pålagt koordinatoren, til at tildele slots fra puljen på en præcis 50/50-basis, jf. artikel 10, stk. 6, alene vedrører den første tildeling fra puljen ca. fire måneder før starten på den relevante sommer- og vinterfartplansæson, eller om forpligtelsen også gælder i hele fartplansæsonen. Der er argumenteret for, at artikel 10, stk. 6, alene vedrører den første tildeling fra puljen, og at koordinatorene derefter kan tilstræbe at tilvejebringe en i det store og hele afbalanceret tildeling efter eget skøn.

Kommissionen bemærker, at forordningen hverken i artikel 10, stk. 6, eller i nogen anden bestemmelse begrænser anvendelsen af denne artikel til den første tildeling af slots forud for hver fartplansæson. Kommissionen finder derfor, at bestemmelserne i artikel 10, stk. 6, bør anvendes permanent og løbende i hver fartplansæson.

3. GENNEMSIGTIGHED I FARTPLANDATA

I forordningens artikel 4, stk. 7, er det fastsat, at "alle fartplansformidlere og koordinatore samarbejder for at finde frem til uoverensstemmelser mellem fartplaner".

Videre hedder det i artikel 4, stk. 8, at "koordinatoren skal på anmodning og inden for en rimelig tidsfrist stille følgende oplysninger gratis til rådighed for berørte parter, navnlig for koordinationsudvalgets medlemmer eller observatører, enten skriftligt eller i en anden let tilgængelig form:.

- a) en oversigt over hvert enkelt luftfartsselskabs hidtidige ankomst- og afgangstidspunkter, opstillet i kronologisk rækkefølge for alle de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen
- b) en oversigt over de af hvert enkelt luftfartsselskab ønskede ankomst- og afgangstidspunkter (første ansøgning), og en kronologisk oversigt over de ønskede ankomst- eller afgangstidspunkter for alle luftfartsselskaber
- c) en særskilt oversigt over alle tildelte ankomst- og afgangstidspunkter og en særskilt oversigt over alle endnu ikke imødekomne ansøgninger herom, opstillet i kronologisk rækkefølge for henholdsvis hvert enkelt luftfartsselskab og for alle luftfartsselskaber
- d) en oversigt over de resterende disponible ankomst- og afgangstidspunkter
- e) en fuldstændig og detaljeret redegørelse for de kriterier, der anvendes ved tildelingen".

Kommissionen er af den opfattelse, at gennemsigthed i oplysningerne er afgørende for at sikre en objektiv slottildelingsprocedure og for at garantere, at koordinatoren handler i overensstemmelse med kravene i artikel 4, stk. 2, litra c). Kommissionen opfordrer derfor medlemsstaterne til at sikre, at koordinatorene helt og fuldt opfylder kravene i artikel 4, stk. 8.

Da et luftfartsselskab har brug for slots i begge ender af en flyvning mellem koordinerede lufthavne, og da der bør være sammenhæng i fartplanerne for at sikre en effektiv udnyttelse af lufthavne og luftrumskapacitet, afhænger værdien af de i artikel 4, stk. 8, omhandlede fartplandata i vidt omfang af samarbejdet mellem fartplansformidlere og koordinatorene, jf. den nævnte artikels stk. 7.

Kommissionen minder om, at de europæiske koordinatorene i fællesskab har udarbejdet en kombineret database, som indeholder data over alle tildelte slots. Data leveres af næsten alle koordinatorene og fartplansformidlere, og de kan gratis konsulteres online af alle luftfartsselskaber. Databasens værdi afhænger af nøjagtige, fuldstændige og ajourførte data. Det er derfor afgørende og uomgængeligt nødvendigt, at koordinatorene og fartplansformidlere indfører korrekte fartplandata i databasen for at lette et effektivt samarbejde mellem aktørerne og derigennem bidrage til opfyldelsen af deres forpligtelser i henhold til artikel 4, stk. 7, og artikel 4, stk. 8.

Kommissionen opfordrer derfor medlemsstaterne til at tilskynde alle koordinatorene og fartplansformidlere til at indsende deres fartplansdata til den kombinerede database.

4. LOKALE RETNINGSLINJER

I forordningens artikel 8, stk. 5, er det fastsat, at "Koordinatoren skal også tage hensyn til yderligere regler og retningslinjer, som er fastsat af branchen på verdensniveau eller på fællesskabsniveau, samt lokale retningslinjer, der er foreslået af koordinationsudvalget og godkendt af den medlemsstat eller et eventuelt andet kompetent organ, der har ansvaret for den pågældende lufthavn, forudsat sådanne regler og retningslinjer ikke påvirker koordinatorens uafhængighed, er i overensstemmelse med fællesskabsretten og sigter på at forbedre effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten. Den pågældende medlemsstat meddeler disse bestemmelser til Kommissionen".

Endvidere er det i artikel 5, stk. 1 og 3, fastsat, at koordinationsudvalget skal stille forslag til lokale retningslinjer efter anmodning fra ethvert medlem og i overensstemmelse med dets forretningsorden, jf. artikel 5, stk. 3.

Som det udtrykkeligt fremgår af forordningens artikel 5, stk. 1, litra a), kan der i disse lokale retningslinjer tages hensyn til eventuelle miljøforhold, bl.a. støjgener. Eventuelle driftsmæssige begrænsninger som følge af sådanne betæneligheder skal være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.

Kommissionen finder, at de bl.a. bør opfylde artikel 9, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet³, hvori det bl.a. kræves, at foranstaltninger ikke må føre til forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet og ikke må føre til urimelig konkurrenceforvridning mellem luftfartsselskaberne.

Dertil kommer, at støjbekæmpelsesrelaterede driftsrestriktioner bør opfylde direktiv 2002/30/EF med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne⁴.

5. BYTTE AF SLOTS

I forordningens artikel 8a, stk. 1, litra c), anføres det, at "slots kan byttes, slot for slot, mellem luftfartsselskaber".

I tilfælde af, at der ikke findes et gennemsigtigt marked for de begrænsede ressourcer af slots i overbelastede lufthavne, er de etablerede luftfartsselskaber ofte ikke klar over, eller konfronteret med, de fulde offeromkostninger ved deres slots. Et luftfartsselskab beholder måske som følge heraf slots, selv når disses markedsværdi langt overstiger den værdi, som luftfartsselskabet skaber ved at beholde og benytte disse slots.

Dette indebærer på sin side, at antallet af slots, der stilles til rådighed for såvel nytilkomne som til etablerede luftfartsselskaber, der tilstræber at øge tjenesteudbuddet, kan være lavere, end det ellers ville være. På den baggrund forekommer det tilsyneladende, at anvendelsen af forordningen stadig ikke i alle tilfælde er mundet ud i den mest effektive udnyttelse af slots.

Kommissionen anerkender imidlertid, at bytte af slots mod betaling eller af andre hensyn, hvilket ofte omtales som sekundær handel, finder sted i en række overbelastede fællesskabslufthavne. Dette har givet visse fordele, navnlig har det åbnet mulighed for at oprette flere tjenester på specifikke ruter.

Den nugældende forordning behandler ikke spørgsmålet om bytte mod betaling eller af andre hensyn i tilfælde af, at der er forskel på slottenes værdi afhængig af tidspunktet på dagen og andre faktorer. Da der ikke findes noget klart og udtrykkeligt forbud mod et sådant bytte, har Kommissionen ikke til hensigt at iværksætte overtrædelsesprocedurer mod medlemsstater, hvor bytte af slots foregår på en gennemsigtig måde, og hvor den gældende lovgivnings øvrige administrative krav angående tildeling af slots opfyldes.

Hvis det viser sig, at der af konkurrencemæssige eller andre hensyn bliver behov for at revidere den eksisterende lovgivning, vil Kommissionen fremsætte et forslag herom.

³ Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet (EFT L 240 af 24.8.1992).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne (EFT L 85 af 23.8.2002, s. 40).

6. SAMMENHÆNG MELLEM SLOTS OG FLYVEPLANER

I forordningens artikel 14, stk. 1, er det fastsat, at ”Et luftfartsselskabs flyveplan kan afslås af de kompetente lufttrafikstyringsmyndigheder, hvis luftfartsselskabet har til hensigt at lande eller afgå i en koordineret lufthavn i de koordinerede perioder uden et af koordinatoren tildelt slot”.

Erfaringerne viser, at der sjældent foretages en systematisk og sammenhængende verifikation af flyveplaner i forhold til slots i lufthavne, og dette gælder navnlig de slots, som lufttrafikstyringsmyndigheder og koordinatore tildeler almenflyvning.

Som fastsat i ”Handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne”⁵ indføres der i gennemførelsesbestemmelserne for lufttrafikreguleringen, som Kommissionen forventes at vedtage i 2008 på grundlag af artikel 9 i forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum⁶, en mekanisme med sigte på at øge sammenhængen mellem slots og flyveplaner.

En faktisk sammenhæng mellem anmodninger om enkelte slots og flyveplaner har fået stadig større betydning især i forbindelse med almen- og forretningsflyvninger, som pr. definition opererer anden flyvning end ruteflyvning, ofte uden for de tildelte slotintervaller eller endog uden at have fået tildelt et slot fra slotpuljen i forvejen. Disse ad hoc-flyvninger kan som følge heraf indvirke negativt på driften af koordinerede lufthavne, hvor slots normalt afspejler flyveplaner, og hvor luftfartsselskaber pålægges at operere i overensstemmelse med de slots, de har fået tildelt.

Konklusion

Kommissionen håber, at denne meddelelse vil tilskynde til at den begrænsede kapacitet i koordinerede fællesskabslufthavne udnyttes bedre.

Kommissionen vil fortsat overvåge, om forordningen fungerer efter hensigten, og den koncentrerer indsatsen om at sikre, at medlemsstaterne gennemfører forordningen på korrekt vis.

I lyset af denne overvågning vil Kommissionen overveje, om det er nødvendigt at fremsætte forslag til ændring af forordningen.

Kommissionen vil fortsat lette interessenters og medlemsstaters deltagelse i den fremtidige udvikling angående tildeling af slots. I den forbindelse vil EU's observatorium om lufthavne, der vil blive nedsat i de kommende måneder, danne et forum, hvor alle kvalificerede parter vil kunne behandle spørgsmålet om tildeling af slots på en effektiv måde.

⁵ KOM(2006) 819 af 24.1.2004.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).