



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.3.2009
KOM(2009) 121 endelig

2009/0042 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

BEGRUNDELSE

Indledning

1. Den verdensomspændende økonomiske og finansielle krises alvor og omfang påvirker nu også luftfartsselskabernes aktiviteter i betydelig udstrækning. Krisen har medført en markant nedgang i lufttrafikken i vinterfartplansæsonen 2008/2009. Sommerfartplansæsonen 2009 vil ligeledes blive påvirket af den økonomiske krise.

Efter seks år med en gennemsnitlig vækst på 3 % og nulvækst i 2008 vil antallet af flyvninger i Europa ifølge Eurocontrols prognose fra december 2008 mindskes med 3 % i 2009. Eurocontrol ajourførte sin prognose den 25. februar 2009 og forventer nu en nedgang på mellem -8,1 % og -1,4 % med den mest sandsynlige udvikling på -4,9 %. Eurocontrol bemærker, at trafikken styrtdykkede ved udgangen af 2008 med et fald på 7 % alene i december. Ifølge Eurocontrol måtte lavprislufthavsselskaberne efter 15 år for første gang imødesee en nedgang med 4 600 flyvninger i november 2008, dvs. 6,1 % mindre end i november 2007. Forretningsflyvningssektoren måtte notere en nedgang på 16 % i december 2008 i forhold til december 2007.

Mere end 80 % af de europæiske lufthavne måtte notere en nedgang i trafikken (en nedgang på 8-10 % i passagerbefordringen og 25-30 % i godstrafikken i januar 2009), hvilket er tegn på, at den økonomiske krise påvirker den samlede europæiske lufttransportsektor.

2. Tal fra Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA) tydeliggør situationens alvor. I december 2008 var nedgangen i godstrafikken på 21,4 %. Nedgangen i passagerbefordringen i 2009 forventes at blive 4 %. Luftfartsselskaberne understreger, at der kun ved tre lejligheder inden for de seneste 25 år har været en tilsvarende nedgang i trafikmængden: i 1986, efter begivenhederne i Tjernobyl og krigen i Libyen; i 1991, som følge af den første Golf-krig, og i 2001/2002 på grund af terrorangrebene mod USA. I løbet af sommeren 2009 forventer AEA en nedgang i kapaciteten på mellem -6 % og -8 % målt på antal flyvninger, og mellem -9 % og -12 % målt på udbudte sæder (disponible sæde-km).

3. Ifølge Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA) mindskedes godsvolumen i december med 22,6 % på internationalt plan og med mere end 21 % for europæiske selskabers vedkommende. Tallene, som er offentliggjort den 26. februar 2009, tyder på en nedgang på 5,6 % i passagerbefordringen og på 23,2 % for godstransporten i januar 2009 i forhold til januar 2008. IATA bemærker, at de europæiske transportselskaber delvist har kompenseret for nedgangen på 5,7 % ved at nedbringe deres kapacitet med 3,6 %.

4. Kommissionen finder, at den aktuelle økonomiske krise og de deraf følgende tilpasninger af tjenesteudbuddet (suspension eller nedsættelse af antallet af afgang) udgør ekstraordinære omstændigheder, som påvirker luftfartsselskaberne negativt. Koordinatorerne bør derfor fortolke bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 95/93 om tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter, dvs. slots, på en sådan måde, at luftfartsselskaberne får sikkerhed for, at de ikke risikerer at miste deres ubenyttede slots, når dette er en følge af den økonomiske krise (use it or lose it-reglen).

5. Uden en sådan beslutning med sigte på at bevare de hævdvundne rettigheder til sådanne slots risikerer selskaberne at være nødsaget til at opretholde den aktuelle kapacitet, selv om efterspørgslen mindskes betydeligt, hvilket vil forværre de nuværende økonomiske vanskeligheder.

Forordningens bestemmelser vedrørende slots

6. Udgangspunktet i forordningen, jf. dennes artikel 10, stk. 2, for så vidt angår tildelingen og udnyttelsen af slots i løbet af en sæson, er "use it or lose it"-princippet, og dette gælder navnlig ved udløbet af en sæson, efter at den faktiske udnyttelse af slots er opgjort. I artiklen fastsættes det blandt andet, at alene luftfartsselskaber, som til koordinatorens tilfredshed kan vise, at disse slots er blevet benyttet efter koordinatorens instrukser i mindst 80 % af tiden i den fartplansæson, som de er blevet tildelt for, får ret til samme serie slots i næste, tilsvarende fartplansæson.

7. I forordningens artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, fastsættes endvidere, at udnyttelsesgraden for benyttede slots beregnes ved udløbet af sæsonen med henblik på erhvervelse af rettigheder for den næste, tilsvarende fartplansæson.

8. Artikel 10, stk. 4, indeholder en liste over grunde, som luftfartsselskaberne kan påberåbe sig for at retfærdiggøre deres manglende udnyttelse i løbet af en fartplansæson af de tildelte slots. I denne listes litra a) nævnes på en ikke-udtømmende måde uforudseelige og uafvendelige forhold, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på.

9. Forordningen bygger på princippet om, at tildelingen og overvågningen af benyttelsen af de tildelte slots påhviler koordinatoren (artikel 4, stk. 5 og 6). Koordinatoren udfører sit hverv ikke alene på en uafhængig, men også på en neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde (artikel 4, stk. 2 og 3). Dette har til følge, at hverken Kommissionen eller en medlemsstat kan pålægge koordinatorene instrukser, som kunne rejse tvivl om deres uafhængighed.

Det kan derfor konkluderes, at under anvendelse af artikel 10, stk. 2 og 4, handler koordinatoren i overensstemmelse med principperne i førnævnte artikel 4.

10. I denne situation er der en risiko for, at medlemsstaterne fortolker forordningen uensartet, hvilket fører til manglende sammenhæng i anvendelsen af forordningens artikel 10, stk. 4, i Fællesskabet. Denne situation opstod tidligere i forbindelse med krisen i luftfartssektoren efter terrorangrebene i USA. Fællesskabets indgriben er dermed nødvendig for tydeligt og utvetydigt at garantere retssikkerheden, således som det var tilfældet i 2002 og 2003 ved indførelsen af artikel 10a og 10b, hvad angår anvendelsen af "use it or lose it"-reglen for slots for de fartplansæsoner, som berøres af krisen.

11. Det foreslås derfor at indføje en ny artikel 10c i forordningen, hvorved det fastsættes, at koordinatorene i forbindelse med den økonomiske krise accepterer, at luftfartsselskaberne får ret til de samme slots i sommerfartplansæsonen 2010, som de fik tildelt for sommerfartplansæsonen 2009 (29. marts 2009 – 24. oktober 2009).

12. For at undgå underudnyttelse af slot-kapaciteten i de sæsoner, der berøres af krisen, kan koordinatorene omfordele slots, som ikke benyttes i løbet af sommersæsonen 2009, for resten af sæsonen som *ad hoc*-slots, således at andre luftfartsselskaber kan benytte dem uden derved at opnå status af hævdundne rettigheder over dem.

13. Kommissionen vil fortsat analysere konsekvenserne af den økonomiske krise for luftfartssektoren. Forværres situationen fortsat i løbet af vinterfartplansæsonen 2009-2010 (25. oktober 2009 – 27. marts 2010), vil Kommissionen kunne beslutte at forlænge denne ordning for vintersæsonen 2010-2011.

Tidsplan

14. Et vigtigt aspekt ved dette forslag er tidsplanen. Den foreløbige slottildeling finder sted ved IATA's fartplankonferencer i november for den efterfølgende sommersæson og i juni for den efterfølgende vintersæson. Slots for sommerperioden 2010 vil derfor blive tildelt ved IATA's fartplankonference i november 2009, medens slots for vintersæsonen 2010-2011 tildeles i juni 2010.

I forordningens artikel 10, stk. 3, er det fastsat, at luftfartsselskaber kan afgive slots til puljen inden den 31. januar for den næste sommersæson og inden den 31. august for den næste vintersæson, uden at dette påvirker beregningen af udnyttelsesgraden for de slots, som de fortsat har.

Ifølge IATA's internationale fartplanretningslinjer skal koordinatorene, når retten til hævdvundne slots er "erhvervet", oplyse hvert luftfartsselskab om deres "hævdvundne rettigheder" med hensyn til slots, så snart disse er fastlagt af koordinatorene, og ikke senere end:

- den tredje mandag i april for de slots, der er registreret som "hævdvundne", dvs. som blev udnyttet i praksis i den foregående vintersæson
- den tredje mandag i september for de slots, der er registreret som "hævdvundne", dvs. som er blevet udnyttet i praksis i den aktuelle sommersæson frem til denne dato.

15. Selv om tildelingen af slots i forbindelse med sommerfartplansæsonen 2009 er afsluttet den 31. januar 2009, vil ændringen af forordningen gøre det muligt for luftfartsselskaberne fortsat at tilpasse deres aktiviteter og nedbringe den eksisterende kapacitet, samtidig med at de opfylder "use it or lose it"-reglen. Da sommersæsonen 2009 indledes den 29. marts, bør den foreslåede regel træde i kraft hurtigst muligt.

16. I modsat fald består der en betydelig risiko for sagsanlæg fra de luftfartsselskaber, som har fået tildelt slots i lufthavne, hvor koordinatorene ikke har accepteret, at den økonomiske krise udgør ekstraordinære omstændigheder i løbet af sommersæsonen 2009.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den verdensomspændende økonomiske og finansielle krise påvirker nu luftfartsselskabernes aktiviteter i betydelig udstrækning. Den har medført en markant nedgang i lufttrafikken i vinterfartplansæsonen 2008/2009. Sommerfartplansæsonen 2009 vil ligeledes blive påvirket af den økonomiske krise.
- (2) For at luftfartsselskabers manglende udnyttelse af de tildelte slots i løbet af sommersæsonen 2009 ikke skal medføre, at de mister deres rettigheder til disse slots, er det nødvendigt klart og utvetydigt at slå fast, at denne sæson påvirkes af den økonomiske krise. Kommissionen vil fortsat analysere konsekvenserne af den økonomiske krise for luftfartssektoren. Forværres situationen fortsat i løbet af vinterfartplansæsonen 2009-2010, vil Kommissionen kunne beslutte at forlænge denne ordning helt eller delvis for vintersæsonen 2010-2011.
- (3) Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne⁵ bør derfor ændres

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 894/2002 (EFT L 142 af 31.5.2002, s. 3), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1554/2003 af 22. juli 2003 (EUT L 221 af 4.9.2003, s. 1) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 793/2004 af 21. april 2004 (EUT L 138 af 30.4.2004, s. 50).

tilsvarende. Denne ændring berører på ingen måde Europa-Kommissionens beføjelser med hensyn til anvendelsen af EF-traktatens artikel 81 og 82 –

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EØF) nr. 95/93 indsættes som artikel 10c:

"Artikel 10c

Koordinatorerne accepterer, for så vidt angår artikel 10, stk. 4, at luftfartsselskaberne er berettiget til at få tildelt samme serier ankomst- og afgangstidspunkter i sommerfartplanssæsonen 2010, som de var tildelt i sommerfartplanssæsonen 2009 i overensstemmelse med forordningen. Kommissionen vil fortsat analysere konsekvenserne af den økonomiske krise for luftfartssektoren. Forværres situationen fortsat i løbet af vinterfartplanssæsonen 2009-2010, vil Kommissionen efter den i artikel 13, stk. 2, omhandlede procedure kunne beslutte at forlænge denne ordning helt eller delvis for vintersæsonen 2010-2011".

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand