

NOTAT

Dato 15-02-2016
J. nr. 2016-23

Grund- og nærhedsnotat om meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det europæiske økonomiske og sociale udvalg og Regionsudvalget om En Luftfartsstrategi for Europa – ”Luftfartsstrategien”

KOM (2015) 598

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 7. december 2015 sin meddelelse om en europæisk luftfartsstrategi og tilknyttet arbejdsdokument. Meddelelsen præsenterer Kommissionens syn på EU's strategi på luftfartsområdet frem til og med 2018.

Formålet med strategien er, at den europæiske luftfartssektor fastholder en stærk konkurrenceposition i den hurtigudviklende globale økonomi. For at nå strategiens målsætning præsenterer Kommissionen forskellige initiativer, som skal forbedre adgang til vækstmarkeder i tredjelande, begrænse hindringer for vækst internt i EU og opretholde høje standarder for safety (flyvesikkerhed) og security. Herudover fremhæves tiltag inden for den sociale agenda, passagerrettigheder, innovation og digital teknologi samt miljø.

Strategien er ikke retlig bindende og har ikke direkte konsekvenser for Danmark. De konkrete initiativer, som iværksættes i forlængelse af meddelelsen, vil blive vurderet særskilt.

Danmark er generelt positiv over for Kommissionens meddelelse om en europæisk luftfartsstrategi, der kan bidrage til en konkurrencedygtig europæisk luftfartssektor.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM-nr. 598 af 7. december 2015 fremsendt meddelelse om En luftfartsstrategi for Europa. Meddelelsen er oversendt til Rådet den 18. januar 2016 i dansk sprogversion.

Baggrund for en meddelelse om en luftfartsstrategi begrundes af Kommissionen med, at det er nødvendigt med en strategi, der sikrer, at den europæiske luft-



fartssektor forbliver konkurrencedygtig og høster fordelene af en hurtigudviklende global økonomi.

Den europæiske luftfartssektor er vokset som følge af den liberalisering af sektoren, som har fundet sted de sidste 20 år. Denne udvikling har bidraget og bidrager stadig betydeligt til EU's økonomi og beskæftigelse. Der er imidlertid nye vækstmarkeder uden for Europas grænser – særligt i Asien – med nye lufthavne og flere luftfartsselskaber, der udfordrer europæisk luftfart. Det er nødvendigt med en strategi, som sikrer, at EU fortsat er en ledende spiller i international luftfart og en global frontløber for bæredygtig luftfart med et højt niveau af service og ambitiøse EU-standarder.

3. Formål og indhold

Kernen i Kommissionens strategi er at styrke konkurrencedygtigheden og bæredygtigheden i hele EU's lufttransports værdikæde. Kommissionen har i den forbindelse identificeret tre centrale prioriteter

- at få adgang til vækstmarkeder i tredjelande,
- at begrænse hindringer for vækst internt i EU, i luften og på land
- at opretholde høje sikkerhedsstandarder i EU.

Herudover nævner Kommissionen også nødvendigheden af, at der kommer tiltag og/eller fremdrift inden for områder som den sociale agenda, passagerrettigheder, innovation og digital teknologi samt miljø.

Kommissionens strategi angiver endvidere en tidsplan for iværksættelse af initiativerne frem til og med 2018.

3.1 Adgang til vækstmarkeder i tredjelande

Kommissionen fremfører, at europæisk luftfart står over for nye konkurrencemæssige udfordringer på det hastigt voksende globale marked – ikke mindst som følge af en forskydning af den økonomiske vækst mod Østen.

Kommissionen ønsker at føre en ambitiøs luftfartspolitik over for tredjelande gennem forhandling om 'samlede luftfartsaftaler' (aftaler mellem EU på den ene side og et eller flere tredjelande på den anden side) med primært fokus på vækstmarkeder. Hermed vurderer Kommissionen, at EU vil kunne bidrage til at forbedre markedsadgang og investeringsmuligheder for europæisk luftfart på vigtige oversøiske markeder samt forøge Europas internationale luftfartsforbindelser og kunne sikre fair og gennemsigtige markedsvilkår for EU-luftfartsselskaberne.

Samtidig ønsker Kommissionen at udvide omfanget af bilaterale sikkerhedsaftaler. Formålet med indgåelsen af aftalerne er at opnå fælles standarder for sikkerhedscertificering med tredjelande. Bilaterale sikkerhedsaftaler vil reducere omkostningerne ved at eksportere luftfartøjer samtidig med, at det kan



bidrage til at forbedre flyvesikkerheden i de lande, som EU indgår aftaler med, samt sikre mere harmoniserede produktstandarder.

Side 3/16

For at sikre en bedre adgang til investeringer i luftfartsselskaber ønsker Kommissionen, at EU-landenes myndigheder når en fælles forståelse af, hvorledes man vurderer EU's kontrolkriterier. Udenlandske investorer er i dag begrænset til at investere i 49 pct. af europæiske luftfartsselskaber og den effektive kontrol skal bevares på EU/EFTA. Kommissionen vil arbejde videre med, at man i de bilaterale og multilaterale luftfartsaftaler søger at lempe på reglerne om ejerskab og kontrol ud fra en reciprocitetsbetragtning.

Mere konkret foreslår Kommissionen følgende initiativer:

- Kommissionen anbefaler Rådet, at den indleder forhandlinger om samlede luftfartsaftaler med følgende lande og regioner: Kina, ASEAN, Tyrkiet, Golf-staterne, Mexico og Armenien.
- Kommissionen anbefaler, at EU søger at indgå en bilateral luftfartssikkerhedsaftale med tredjelande med aeronautiske fremstillingsvirksomheder som Kina og Japan.
- Kommissionen foreslår at etablere en ny dialog om luftfart med vigtige luftfartspartnere som Indien.
- Kommissionen vil forhandle bestemmelser om unfair forretningsmetoder til de samlede luftfartsaftaler samt undersøge nye metoder til at imødegå unfair forretningsmetoder hos tredjelande og deres luftfartsselskaber (ved revision af forordning 868/2004 om beskyttelse mod støtte og illoyal pris-konkurrence til skade for EF-luftfartsselskaber i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab).
- Kommissionen foreslår at vedtage retningslinjer om ejerskab og kontrol af luftfartsselskaber, som er reguleret af forordning 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.

3.2 Begrænse hindringer for vækst internt i EU i luften og på land

Kommissionen peger på, at en af hovedudfordringerne for vækst i europæisk luftfart er kapacitets- og effektivitetsbegrænsninger internt i EU i luften og på land.

Det fragmenterede europæiske luftrum og manglende implementering af det fælles europæiske luftrum bidrager ifølge Kommissionen til højere omkostninger og forsinkelser for passagererne, et højere brandstofforbrug og mere udledning af CO₂ for operatørerne. Udfordringer, som Kommissionen mener, vil kunne takles ved at komme videre med implementeringen en række initiativer og forslag til lovgivning om det fælles europæiske luftrum, som Kommissionen allerede har præsenteret.



Ifølge Kommissionen vil der i fremtiden være store kapacitetsudfordringer i de større lufthavne, mens der er andre lufthavne, som har et overskud af kapacitet. Det er nødvendigt at gøre brug af den eksisterende kapacitet, hvorfor Kommissionen fortsat vil have fokus på lufthavnskapacitet og følge det arbejde, der pågår, med at følge tendenser i tilgængeligheden af luftransport i Europa i den såkaldte European Observatory on airport capacity & quality (med deltagelse af bl.a. medlemslandene, lufthavne, luftfartsselskaber).

For at opretholde en god europæisk konkurrenceevne påpeger Kommissionen, at det er nødvendigt at have et højt niveau for lufthavnsydelser. Det gælder både for start- og landingsbaner, terminaler samt groundhandling-ydelser. Samtidig skal lufthavnsafgifterne i tilstrækkelig grad tilgodese konkurrenceeffektive lufthavne.

Gode forbindelser med fly til byer, regioner og lande bidrager til vækst i et givent område. Såfremt der er mangelfulde forbindelser til regioner inden for Europa, kan medlemslandene introducere forpligtelse til offentlig tjeneste (PSO) efter reglerne i forordning 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet. Forordningen fungerer ifølge Kommissionen efter hensigten, men der er behov for vejledning til dens anvendelse. Herudover kan skatter og gebyrer påvirke oprettelsen af nye ruter og den generelle konkurrencesituation, hvorfor Kommissionen vil udarbejde en oversigt over skatter og gebyrer samt vurdere deres indvirkning.

Kommissionen foreslår følgende initiativer:

- Kommissionen vil i samarbejde med medlemslande og interessenter fortsat arbejde mod en fuld implementering af et fælleseuropæisk luftrum og Kommissionen vil opfordre Rådet og Europa-Parlamentet til en hurtig vedtagelse af forslaget om et fælles europæisk luftrum (forslag til forordning 2013/410 om det fælles europæiske luftrum (SESII+)).
- Kommissionen vil opfordre Rådet og Parlamentet til hurtigt at vedtage forslag til forordning 2011/829 om fælles regler for tildeling af slots i EU's lufthavne med henblik på at sikre den optimale brug af de mest travle lufthavne og skabe klare fordele for den europæiske økonomi.
- Kommissionen foreslår, at det såkaldte Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators (som består af medlemslandene) fortsætter arbejdet med at rådgive Kommissionen om implementering af det eksisterende direktiv 2009/12/EF om lufthavnsafgifter. Kommissionen vil ligeledes vurdere behovet for at revidere direktivet.
- Kommissionen vil foretage en evaluering af direktiv 96/67/EF om adgang til groundhandling-markedet med henblik på at vurdere, hvorvidt der er behov for en revision af direktivet.
- Kommissionen vil opfordre lufthavnene til at forbedre deres multimodale forbindelser med henblik på at skabe et mere effektivt transportnet og forbedre passagerernes mobilitet.



- Kommissionen vil udarbejde retningslinjer om PSO efter forordning 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester.

Side 5/16

3.3 Opretholdelse af høje sikkerhedsstandarder i EU:

Et hovedformål med luftfartspakken er at opretholde et højt niveau for safety (flyvesikkerhed) og security i europæisk luftfart, da det er en forudsætning for en konkurrencedygtig europæisk luftfartsektor.

Samtidig fokuserer Kommissionen på, at der skal være balance mellem graden, hvormed det enkelte tiltag bidrager til at løfte et i forvejen højt sikkerhedsniveau, og de omkostninger, der er forbundet med at implementere det givne tiltag.

Hertil kommer, at sikkerhedstiltag (safety) bør iværksættes med øje for luftfartens udvikling i øvrigt, herunder nye forretningsmodeller og ny teknologi (fx droner), så nye sikkerhedstiltag implementeres under hensyn til europæisk luftfarts konkurrenceevne.

Endeligt vil Kommissionen initiere en proces for en gradvis overgang til performancebaseret regulering af luftfarten i EU, dvs. færre detailregler.

For at styrke EASAs evne til at løfte opgaven, ønsker Kommissionen at iværksætte to konkrete initiativer:

- En ny reguleringsramme, som EASA arbejder indenfor, hvilket omfatter en ophævelse af forordning 216/2008, der regulerer EASAs virke.
- En revision af det europæiske program for luftfartssikkerhed (European Aviation Safety Programme, EASP), der beskriver, hvorledes luftfartssikkerhed håndteres i Europa i dag.

3.4 Andre områder, hvor handling på EU-niveau er nødvendig:

Ud over de centrale prioriteter med at forbedre adgangen til vækstmarkeder i tredjelande, begrænse hindringer for vækst internt i EU og opretholde høje sikkerhedsstandarder lægger Kommissionen også vægt på en række andre områder, hvor en fælles handling på EU-niveau er nødvendig.

3.4.1 Den sociale dagsorden og jobskabelse af høj kvalitet i luftfartssektoren:

Kommissionen henviser til, at den globale konkurrence har medført, at luftfartsselskaber presses til at reducere omkostningerne. Mange nye forretningsmodeller er dukket op, fx flere baser, rekruttering af besætning gennem agenter, atypiske ansættelsesformer og krav om, at piloter selv betaler for deres flyvetimer. Denne udvikling medfører, at Kommissionen mener, at det er nødvendigt med en social dialog i luftfarten – særligt gennem *Komitéen om Social Dialog i den civile luftfart*. Kommissionen vil i samarbejde med medlemslandene styrke igangværende analyser af job og ansættelse i luftfartssektoren



og inddrage interesserede parter.

Side 6/16

Særligt har Kommissionen fokus på de mobile arbejdstagere, som har deres operationelle base ("hjemmebase") uden for det område, hvor luftfartsselskabet har driftstilladelse. I den forbindelse vil der blive udarbejdet en praktisk vejledning om gældende arbejdsret og domstolskompetence for mobile arbejdstagere. Hensigten er, at man som arbejdstager skal kunne vide, hvilke regler man er omfattet af og i hvilket land, man kan gøre sine rettigheder gældende ved domstolene. Kommissionen vil efter en efterfølgende evaluering overveje, om der er behov for yderligere retningslinjer eller lovgivningsændringer, som adresserer mobile arbejdstagere i luftfarten.

Når de samlede luftfartsaftaler med tredjelandene skal forhandles, vil Kommissionen søge at sikre, at parterne respekterer et højt beskyttelsesniveau i det social- og arbejdsretlige felt.

3.4.2 Beskyttelse af flypassagerens rettigheder:

Forhandlingerne om revision af forordning 261/2004 om flypassagerrettigheder er ikke afsluttet grundet en intern strid mellem Storbritannien og Spanien om suveræniteten over Gibraltar Lufthavn. Kommissionen presser på for, at medlemslandene og Europa-Parlamentet snarest opnår enighed om en revision af forordningen.

For at sikre det nødvendige beskyttelsesniveau for borgere og luftfartsselskaber vil Kommissionen udarbejde retningslinjer om fortolkning af den nuværende forordning, som parterne kan støtte sig til, indtil den reviderede forordning er trådt i kraft. Samtidig vil Kommissionen evaluere, hvorledes man yderligere kan promovere samarbejde med det nationale håndhævelsesorgan og myndigheder med ansvar for forbrugerrettigheder med henblik på at få en mere ensartet anvendelse af reglerne.

3.4.3 Innovation og digital teknologi:

Innovation kan bidrage til at forbedre konkurrencedygtigheden. I lyset af den teknologiske udvikling vil Kommissionen adressere behovet for at revidere de eksisterende EU-regler om flybilletreservationssystemer.

Droneteknologien har medført radikale ændringer med nye muligheder og udfordringer. Kommissionen påpeger, at luftfartssikkerhedsreglerne ikke er tilpasset droner. Derfor er der i regi af den nye EASA-forordning fremsat et forslag til en risikobaseret rammelovgivning på EU-niveau, som tager højde for sikkerhed, privatlivets fred, databeskyttelse, security, ansvar og forsikring.

3.4.4 En fremadskuende klimapolitik:

Den fremtidige konkurrenceeffektivitet for europæisk luftfart omfatter også luftfartens bæredygtighed. Kommissionen henviser til, at man skal fortsætte de miljøfremmende tiltag, som at nå en global aftale om kvotehandel gennem FN's luftfartsorganisation (ICAO: International Civil Aviation Organisation) ved



næste ICAO-generalforsamling i efteråret 2016. Herudover skal der være fokus på forskning og udvikling om grønne teknologier og vedtagelse af nye støjstandarder for store luftfartøjer.

Side 7/16

4. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet skal ikke høres, da der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

5. Nærhedsprincippet

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, da der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

6. Gældende dansk ret

Da meddelelsen ikke er bindende lovgivning, redegøres der ikke for gældende dansk ret.

7. Konsekvenser

Meddelelsen i sig selv medfører ikke lovgivningsmæssige og økonomiske konsekvenser, herunder statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser. Meddelelsen medfører ej heller andre konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

For så vidt angår de konkrete initiativer, som iværksættes i forlængelse af meddelelsen, vil konsekvenserne for Danmark blive vurderet i den sammenhæng.

8. Høring

Meddelelsen er sendt i høring i EU Specialudvalget for Transport og Byggeri.

Følgende høringssvar er modtaget:

Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport

”Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport er blevet anmodet om bemærkninger til EU-Kommissionens forslag til en luftfartsstrategi for Europa. Der er i første omgang tale om en meddelelse, hvori EU-Kommissionen redegør for de strategiske elementer, der skal lede til, at den EU-baserede luftfartssektor er konkurrencedygtig, markedsledende og har gode rammer for at udnytte markedets vækstpotentiale.

Kommissionen foreslår i meddelelsen initiativer på en række forskellige områder, der som udgangspunkt har det tilfælde, at de enten skal forbedre vækstmulighederne gennem bedre rammer og regulering eller ved at fjerne barrierer for vækst.



BDL og DI Transport hilser Kommissionens initiativ velkomment. Men det er afgørende, at strategien leder til konkrete og effektive forslag, der får reel gennemslagskraft på konkurrenceevnen.

Forbedring af europæisk luftfarts konkurrencevilkår er helt essentielt, hvis en EU-baseret, og dermed dansk-baseret, sektor skal bevares på længere sigt. Fokus, og dermed prioriteringen fra dansk side, må derfor rettes mod de forhold, hvor rammerne i EU medfører fordyrelser og begrænsninger i konkurrencevilkårene. Disse områder er blandt andet infrastruktur (i bred forstand) og konkurrencevilkår, miljø og passagerrettigheder.

Vi har derfor nedenstående kommentarer og anbefalinger til de af udspillet punkter, som i særdeleshed bør prioriteres fra dansk side i den videre proces med strategien.

Styrkelse af dansk luftfarts konkurrenceevne og vækstgrundlag

Den danske regering arbejder med udvikling af en national luftfartsstrategi. Det er således vigtigt, at den EU-baserede strategiproces fra dansk side konsekvent vurderes ud fra dens evne til at fremme det danske luftfartserhvervs markedsposition. I konkretiseringen af EU-initiativerne skal det sikres, at dansk luftfarts vækstmuligheder ikke begrænses.

Infrastruktur og konkurrence

EU-baserede luftfartsaftaler

Danmark bør presse aktivt på i forhold til Kommissionen med henblik på, at der sikres fremdrift i EU-forhandlingerne om trafikaftaler. Det foreslås, at EU på medlemslandenes vegne tildeles hjemmel til at indgå luftfartsaftaler med en række navngivne lande, herunder Kina, UAE, Tyrkiet, Qatar. Det bør som udgangspunkt støttes fra dansk side. Der bør være et kritisk øje på aftalernes gensidige balance, ligesom hvert land bør vurderes for sig. Det bør endvidere overvejes, at definere tidsmæssige begrænsninger for Kommissionens hjemmel, således at medlemsstaterne kan handle bilateralt, hvis det ikke lykkes for Kommissionen at lande brugbare aftaler.

Fair konkurrence

Luftfarten er af natur international. De vilkår, der konkurreres på, afspejler helt naturligt forskellighederne fra land til land. Det er et grundvilkår for alle, som i sig selv giver de forskellige aktører mulighed for at positionere sig efter deres respektive styrker. Derimod er det vigtigt, at kravene for adgang til EU-markederne er konsekvente, hvis der er tale om konkurrence på ikke-markedsøkonomiske vilkår, f.eks. hvor prissætning holdes kunstig lav som følge af statsstøtte.

Kommissionen foreslår dels en revision af den gældende forordning 868/2004, og dels, at fair og gensidige konkurrencevilkår gøres til genstand i EU-baserede



luftfartsaftaler med tredjelande. Forudsat, at disse initiativer ikke begrænser konkurrencen på sunde markedsøkonomiske vilkår eller fører til protektionisme, bør initiativerne støttes fra dansk side. Det bør endvidere holdes for øje, at fremtidige initiativer er gavnlige for bevarelse af en dansk-baseret luftfartssektor.

Social dialog

Fremvæksten af nye forretningsmodeller har forandret arbejdsmarkedsforhold og organisationsstrukturer i luftfarterhvervet markant. En række analyser har også afdækket meget variable fortolkninger mellem medlemslandene af visse gældende EU-regler. Det gælder for eksempel anvendelsen af hjemmebasebegrebet, bestemmelserne om social sikring for mobile medarbejdere samt spørgsmål om lovvalg og værneting.

EU-Kommissionen foreslår en række initiativer, der skal sikre øget konsistens og harmonisering i love og rammer for mobilt personale. Fra dansk side bør dette arbejde støttes og følges tæt.

Retningslinjer for tolkning af forordning 1008/2008 (ejerskab og kontrol med EU luftfartsselskaber):

Kommissionen foreslår en grundig analyse af forordning 1008/2008's bestemmelser om ejerskab og kontrol med EU luftfartsselskaber med henblik på mindre begrænsende regler vedrørende investering og ejerskab fra ikke-EU aktører. Kommissionen vil konkret udarbejde og offentliggøre retningslinjer for tydeliggørelse af disse regler.

Dynamikken i den globaliserede verden understøtter efter vores opfattelse behovet for en grundig evaluering af, om de gældende regler er for begrænsende for europæisk luftfarts vækstmuligheder. Det er afgørende, at beslutninger om "smidiggørelse" af de gældende regler baseres på kriterier om forbedring af europæisk luftfarts vækstgrundlag, og i den forbindelse – anerkender, at der består en grundlæggende samfundsinteresse i, at der fortsat eksisterer en stærk luftfartssektor under europæisk kontrol. Det er endvidere et vigtigt kriterie, at der sikres fuld gensidighed i forhold til tredjelande.

Færdiggørelse af Single European Sky

Realiseringen af de fordele som SES-pakken i sin tid lovede, går meget langsomt. Det er til skade for europæisk luftfarts konkurrenceevne. Fra dansk side bør der ubetinget bakkes op om, at kommissionen får passende værktøjer til at realisere de allerede vedtagne planer.

One-stop security

Kommissionen vil arbejde for globalt dækkende security-aftaler og flere one-stop security aftaler. En mere universel tilgang til security-området og flere one-stop koncepter bør ubetinget støttes fra dansk side.



Evt. revision af lufthavnsafgiftsdirektivet

Kommissionen foreslår, at man på baggrund af Thessaloniki Forums arbejde med lufthavnskonkurrence-billedet og implementeringen af det gældende direktiv, vil vurdere behovet for evaluering af direktivet. Fra dansk side bør processen følges med henblik på at sikre, at dansk luftfarts konkurrenceevne og dansk tilgængelighed fremmes bedst muligt.

Passagerrettigheder

Passagerrettighedsforordningen 261/2004 mangler proportionalitet og påvirker erhvervets konkurrenceevne u hensigtsmæssigt, og ikke mindst i forhold til konkurrencen med tredjelande.

Det er derfor uacceptabelt, at revisionsprocessen er strandet som følge af bilaterale uenigheder mellem to medlemslande. Danmark må derfor støtte kommissionen i, at revisionsprocessen genopstartes og færdiggøres hurtigst muligt. Danmark bør i den forbindelse tage initiativ til, at sanktions- og kompensationsystemets manglende proportionalitet elimineres.

Klima, ETS og ICAO 2016

Kommissionen ofrer i sin meddelelse en del ord på disse emner, men er desværre meget ukonkret omkring løsningen af de udfordringer, som implementeringen af EU ETS har skabt. Danmark må derfor presse på, så kommissionen arbejder for at sikre, at ICAO i 2016 får vedtaget globalt dækkende markedsbaserede mekanismer.

Hvis målet om globalt dækkende mekanismer ved ICAO Assembly 2016 ikke realiseres, må det ikke føre til en fortsættelse af den nuværende stop-the-clock model, eller endnu værre, europæisk enegang på globalt plan. I den situation bør systemets reelle effekter på klima henholdsvis konkurrenceevne som minimum analyseres og lægges til grund for beslutningen.

Ny EASA-forordning, herunder ad droner

Vi hilser kommissionens forslag om ny EASA-forordning velkomment. Vi henviser til særskilt høringsvar vedrørende kommissionens konkrete forslag til ny forordning.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre proces, herunder uddybning af ovennævnte bemærkninger.”

Danmarks Rejsebureau Forening

”Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) ønsker ved nærværende skrivelse at komme med bemærkninger til Europa-Kommissionens europæiske luftfartsstrategi.

DRF er en brancheorganisation for danske rejsebureauer.

Efter vores opfattelse er det meget positivt, at Kommissionen i strategien understreger vigtigheden af, at ændringerne til Forordning 261/2004 om luftfartspassagerers rettigheder gennemføres hurtigst muligt. En vedtagelse af de fore-



liggende ændringer er et vigtigt skridt i retning af mere ensartet anvendelse af reglerne på området i alle medlemsstater. En sådan ensartethed ville ikke blot sikre lige konkurrencevilkår i branchen, men vil også gøre det lettere for luftfartspassagerer i EU at gennemskue, hvilke rettigheder de har.

I strategien anføres det yderligere, at Kommissionen planlægger at vedtage retningslinjer til fortolkning af den nugældende forordning i medfør af EU-domstolens praksis. Udarbejdelse af sådanne retningslinjer er ifølge DRF's opfattelse afgørende for en ensartet anvendelse af den nugældende forordning, hvorfor vi bifalder denne udmelding.

Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovenstående, hvis ministeriet ønsker dette.”

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i emne høring.

ES har følgende bemærkninger til:

Hoveddokumentet COM(2015) 598 final:

II, pkt.2.1: Anbefalingerne, forslag og hensigt støttes. Det bør dog overvejes at tilføje Sydafrika til lande, som EU forhandler bilateral aftale om flyfabrikation med (svævefly).

II, pkt. 2.2: Kommissionens konkluderende tiltag støttes.

II, pkt. 2.3: ES er tilfreds med, at man fremhæver behovet for proportionalitet i det fremtidige arbejde med nuværende regler og ny lovgivning. ES noterer sig forslaget om muligheden for at poole og dele de tekniske ressourcer mellem landene og med EASA. Der kan være fordele, men måske flere ulemper på grund af forskelle i de forskellige landes kulturer. Da man endvidere næppe kan undgå nationale særregler bør ambitionen om "Single European Aviation Authority" udgå. ES kan dog tilslutte sig fremhævnningen om Kommissionens forslag til ny Grundforordning og præsentation af revideret EASP dokument.

II, pkt. 2.4: ES vurderer, at forslaget om "European Safety Agency Virtual Academy" kan påvirke og måske udkonkurrere private nationale uddannelsesinstitutioner. Hvis dette virtuelle akademi er tænkt som en ny EU organisation ser ES hellere, at man pooler allerede eksisterende nationale ressourcer direkte under Kommissionen.

II, pkt. 2.5: ES mangler helt klart en tilføjelse, at man i forbindelse med passagerrettigheder også tager hensyn til luftfartsselskaberne, og at man i den forbindelse igen reviderer 261/2014, da denne indeholder urimelige komplikationer for luftfartsselskaberne.

ANNEX COM(2015) 599 final:

Introduction: I fortsættelse af "other relevant objectives such as environmental protection" bør der tilføjes passus om støtte til at forbedre forholdene for den erhvervsmæssige luftfart i EU.



Pkt. 1.2.2.4: ES noterer med tilfredshed tilpassede regler for Små og Mellemstore Virksomheder og General Aviation, samt performance baserede regler for FTL og airworthiness design standards.

Pkt. 1.3.1: Det er godt at beskrive processerne i forbindelse med regelarbejdet, men der mangler anførelse af tidsterminer, som man skal rette sig efter.

Pkt. 2.2.1: Det noteres, at man opererer med følgende "aviation domains": Commercial Air Transport, Business Aviation, General Aviation, etc. Der mangler grundlæggende definitioner for aviation domain opdelingen. Hvad omfatter det enkelte domæne, hvilke flyklasser og flyveoperationer m.m.?

Pkt. 3.3.2: Der mangler referencer for det i første afsnit omtalte udarbejdede materiale.

Pkt. 4.1.2.1: ECAST behandler large fixed wing aircraft. Der mangler et organ, som behandler alle andre end LARGE fly i den kommercielle luftfart.

Pkt. 4.3: Det noteres, at NAA (i Danmark TBST) skal forestå uddannelse og vejledning i SMS / management systemer.”

LO og FTF

”LO og FTF har gennem EU-specialudvalget for bygning og transport modtaget Europa-Kommissionens meddelelse om en europæisk luftfartsstrategi. Med henblik på at bidrage til det grund- og nærhedsnotat, der skal tilgå Folketinget, har LO og FTF følgende synspunkter om Kommissionens strategi.

LO og FTF finder det positivt, at Kommissionen vil igangsætte initiativer, der har fokus på at styrke konkurrenceevnen i den europæiske luftfartssektor over for tredjelandsoperatører.

Der er ingen tvivl om, at den europæiske luftfart er presset af den globale konkurrencesituation. Især i forhold til selskaber fra ikke-EU-lande, der benytter illoyal priskonkurrence til at holde billetpriserne kunstigt lave ved hjælp af massiv statsstøtte, meget billig arbejdskraft og/eller ikke overholder internationale arbejdstagerkonventioner. Det er derfor positivt, at EU-Kommissionen påtænker at indgå mere sammenhængende aftaler med selskaber fra ikke-EU-lande, der forhåbentligt kan være med til at sikre europæiske luftfartsselskaber mere fair konkurrencevilkår. Men der bør ikke kun være et fokus på statsstøtte og andre subsidier, der holder billetpriserne kunstigt lave. I forhandlingerne bør også indgå krav om, at internationale arbejdstagerrettigheder overholdes, da brud på disse ligeledes bør betegnes som unfair konkurrencevilkår.

LO og FTF finder det ligeledes positivt, at den sociale dagsorden har fået et afsnit i strategien: 2.4 Reinforcing the social agenda and creating high quality jobs in aviation. Her nævnes tiltag som en styrket social dialog og et styrket analysegrundlag for beskæftigelsesforhold. Derudover overvejes behovet for at klarlægge gældende love og retsgrundlag i forhold til ansættelsesretlige forhold for mobile arbejdstagere i luftfart.

Men strategien nævner desværre ingen konkrete tiltag, der kan dæmme op for de stigende problemer med løn- og ansættelsesforhold i sektoren og som har væsentlige implikationer både for europæisk og dansk luftfart. Liberaliseringen



af luftfarten i Europa har betydet mange fordele for EU's borgere i form af øget mobilitet, lavere billetpriser og et mere diversificeret udbud. Men for de ansatte i luftfartsektoren, for beskæftigelsen og for lønnen, har liberaliseringen haft u hensigtsmæssige konsekvenser, som en ny strategi bør adressere, herunder:

Arbejdsvilkår og atypiske ansættelser: Især lavprisyflyselskaber uden overenskomst opleves i stigende grad at tilbyde endog meget ringe løn- og arbejdsforhold for deres ansatte – herunder atypiske ansættelsesforhold som brugen af falske selvstændige og o-timers kontrakter. Det påvirker konkurrencesituationen i en meget negativ grad, da det store fokus på at minimere løn-omkostninger skaber et pres mod laveste kvalitetsstandarder. Ligeledes er det bekymrende i forhold til arbejdsmiljø og sikkerhed, at personalet i stigende grad ikke har ret til fx løn under ferie og sygdom, samt ret til pension. Man kan frygte, at det kan lede til at fx sygdomsramte eller på anden måde ikke-udhvilet personale alligevel møder på arbejde. Der er ligeledes nødvendigt med et højt kompetence- og uddannelsesniveau for at sikre sikkerhed og kvalitet i sektoren samt sikre mulighed for fremtidig rekruttering af kvalificeret arbejdskraft.

Hjemmebase og bekvemmelighedsflag: I dag er det muligt for et selskab med en EU-licens med tilhørende AOC (Air-operating Certificate) i ét EU-land at oprette datterselskaber med EU-licens og AOC i et eller flere andre medlemslande, hvori personale ansættes eller rekrutteres igennem. Hermed kan selskaber ”shoppe” mellem regler landene i mellem i EU og dermed omgå at overholde lokale løn- og arbejdsvilkår. Der mangler således både en mere ensartet håndhævelse af gældende regler, samt mulighed for at stoppe selskabers bevidste udnyttelse af forskelle mellem landes sociale systemer gennem eksempelvis kreative forretningsmodeller og uigennemskuelige ansættelsesformer.

Ligeledes mangler der konkrete redskaber til at modgå de flyselskaber, der bevidst forsøger at skjule, at de har en hjemmebase i et land - brugen af de såkaldte flydende eller skjulte baser. På den måde kan selskaber omgå deres arbejdsgiveransvar, da det er knyttet til princippet om hjemmebase ifølge relevant EU-lovgivning. Det kan være et stort problem i forhold til at sikre de ansatte ret til fx social sikring samt andre forhold, der normalt påligger arbejdsgiveren at sørge for. Det er også et problem i forhold til at få selskaber til at anerkende nationale reguleringer af arbejdsmarkedsforhold som fx brugen af overenskomster.

LO og FTF mener derfor, at der fortsat er et stort arbejde forude for at en bæredygtig udvikling af dansk og europæisk luftfart. Det kræver, at der ikke konkurreres på laveste standarder til skade for de ansatte i luftfarten, men hvor der investeres i langsigtede løsninger som innovation, kvalitet, sikkerhed og ordnede forhold. Beklageligvis er der ifølge LO og FTF's opfattelse ikke i tilstrækkelig grad fokus på det i nærværende strategi.”



Vagar Lufthavn

- ”S.2: For at sikre fortsat vækst indenfor luftfart ønsker ES ikke nogen begrænsninger for dem som færdes inden for ES.
Hvad angår flytrafik accepterer Vagar Lufthavn fuldt de bestemmelser, som skal forsikre at det er frit at flyve mellem ES-landene og lande som er knyttet til ES. Lande som ligger afsondret, f.eks. Svalbard med 3000 indbyggere og som ligger aldeles afsides, har to flyselskaber som flyver permanent og frem som flyver en del af året.
- S.3: ES ønsker at skabe vækst via forhandlinger, og kan via statistik bevise, at med godt samarbejds-klima tredjelandene imellem kan vækst opnås for begge parter.
- S.10: Her bliver faren for terrorovergreb inden for ES omtalt. Færøerne og Vagar Lufthavn er i dag en del af one-stop ES's securityområde. Dette sikrer at flyvere til og fra Færøerne kan beregnes som sikre, og kan således frit flytte folk mellem det inde og ydre marked. Om vi ikke var en del af one-stop securityområdet, så ville det medføre, at det både bliver dyrere og at der må regnes med længere ventetid for de rejsende til den indre marked. Der bliver i dag brugt meget energi og penge på at sikre at lufthavnen til enhver tid lever op til de bestemmelser som er gældende for ES's indre marked.
- S.14: Der bliver henvist til, at luftfart er et erhverv som både kræver innovation og omhyggeligt uddannet personale. Det forventes at ”SESAR” fonden får tilført 430 M€ frem til 2020 til kompetenceudvikling og andre luftfartsmuligheder. Vagar Lufthavn synes absolut, at Færøerne skal arbejde med andre luftfartsmuligheder. Vagar Lufthavn synes absolut, at Færøerne skal arbejde med muligheden for at tilegne sig sådan viden, og også at udnytte den mulighed en slig fond kan give for at udvikle den færøske luftfart yderligere. S.15: Dokumentet bekræfter at luftfarten indenfor ES er blevet en drivkraft indenfor fortsat økonomisk vækst. Ved at prioritere luftfart, sikrer man samtidig en rask økonomisk vækst inden for ES's økonomi. De bekræfter, at et frit marked som indgår de samme betingelser, er en forudsætning for udvikling af luftfart.”

Dansk Erhverv og Atlantic Airway har meddelt, at de ingen bemærkninger har.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen er blevet præsenteret i Ministerrådet og i transportarbejdsgruppen. De få lande, der kom med tilkendegivelser i Ministerrådet den 10. december 2015, var positivt indstillet over for en fælles europæisk luftfartsstrategi. Landene lagde vægt på at styrke EU's konkurrenceposition og høje standarder for sikkerhed samt hindre ulige konkurrencevilkår – blandt andet i forhold til tredjelande.



10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den danske regering hilser Kommissionens meddelelse om en luftfartsstrategi velkommen. Den er i tråd med regeringens eget arbejde med at udarbejde en national luftfartsstrategi med samme formål om at styrke konkurrenceevnen og dermed den internationale tilgængelighed for dansk erhvervsliv, herunder turismeerhvervet og danske borgere.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at udviklingen i international luftfart med nye vækstmarkeder nødvendiggør et fokus på, at den europæiske luftfartssektor fastholder en stærk konkurrenceposition.

Regeringen er særdeles positiv over for, at der i de kommende år skabes rammer for en fælles europæisk rammeregulering af droner, som er risikobaseret og tager hånd om alle væsentlige samfundsudfordringer ved den nye teknologi.

For at styrke europæisk luftfarts muligheder for at klare sig i den globale konkurrence vil regeringen fremadrettet arbejde for tiltag, som sikrer, at EU-luftfartsselskaber ikke belastes med mere omkostningsdrivende tiltag end konkurrenter i tredjelande – eksempelvis på områder som passagerrettigheder, miljølovgivning (herunder CO₂-emissioner) – samt at konkurrenterne fra tredjelande ikke tillades konkurrenceforvridende fordele som f.eks. statsstøtte.

Regeringen støtter som udgangspunkt retningslinjer og fortolkningsmeddelelser i det omfang, de skaber klarhed og transparens. I det lys er regeringen som udgangspunkt positiv over for Kommissionens initiativ om at præsentere fortolkede retningslinjer om ejerskab og kontrol med EU-luftfartsselskaber. Regeringen vil dog først tage endelig stilling til initiativet, når den har haft lejlighed til at vurdere det konkrete forslag til retningslinjer m.m.

Med hensyn til mulige ændringer af regler om ejerskab og kontrol med EU-luftfartsselskaber skal det bemærkes, at der kan være klare fordele ved en lempelse af reglerne om ejerskab og kontrol, da det kan være positivt for den europæiske luftfartssektor at få en yderligere kapitaltilførsel samtidig med, at det kan være nøglen til at komme ind på flere markeder uden for EU. Omvendt er regeringen sig også bevidst, at en lempelse af reglerne ikke skal ske på bekostning af den europæiske luftfartssektors konkurrenceevne. Regeringen finder det i den forbindelse vigtigt at sikre Europa som knudepunkt for interkontinentale rejser. Regeringen vil analysere dette yderligere, såfremt Kommissionen måtte fremsætte konkrete forslag.

Den stigende globale konkurrence har medført et pres på luftfartsselskaberne til at reducere omkostningerne. Følgevirkningerne af omkostningspresset har bl.a. medført, at visse luftfartsselskaber lovligt benytter sig af forskelle i EU-medlemslandenes regelsæt og forskelle i implementering af EU-direktiver med det resultat, at der ”shoppes” efter de lande, som er mest fordelagtige for dem (også kaldt regelshopping). Andre følgevirkninger er atypiske ansættelsesfor-



mer og nye forrentningsmodeller i luftfarten. Det danske arbejdsmarked skal være karakteriseret af ordentlige løn- og ansættelsesvilkår og fair konkurrence, og regeringen er derfor positiv over for det fokus, som Kommissionen har på det sociale- og arbejdsretlige område - herunder regelshopping - i luftfarten. Regeringen vil vurdere Kommissionens konkrete initiativer i den henseende, når de foreligger.

Regeringen ser herudover gerne, at der snart opnås enighed om revision af forordning om passagerrettigheder – til gavn for både passagererne og luftfartsselskaberne.

Effektiv transport spiller en vigtig rolle for vækst og jobskabelse i hele Europa. Regeringen er positiv over for, at Kommissionen har fokus på både at forbedre forbindelserne internt i medlemslandene og på, at lufthavnene i EU har et afgiftsniveau, der understøtter europæisk luftfarts konkurrenceevne, et højt serviceniveau samt at de høje sikkerhedsstandarder opretholdes. Regeringen er enig i denne dagsorden, som generelt flugter med det nationale arbejde, der er igangsat med henblik på at udarbejde en national luftfartsstrategi.

Regeringen er generelt optaget af gode indenrigsforbindelser i Danmark og konstaterer i den forbindelse, at det er glædeligt, at der allerede eksisterer gode indenrigsforbindelser mellem de danske lufthavne samt at disse forbindelser drives på markedsvilkår. Regeringen hilser dog retningslinjer om PSO efter forordning 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet velkommen, da de kan skabe klarhed over anvendelsesområdet.

Meddelelsen præsenterer en række konkrete initiativer, som enten netop er blevet præsenteret af Kommissionen eller, som vil kunne fremsættes som konkrete forslag over den næste årrække. Initiativernes konsekvenser vil enkeltvis skulle vurderes nøje inden dansk stillingtagen.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.