



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 11. maj 2017  
J. nr. 2017-2427

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 4. april 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 445:**

Ministeren bedes udrede, hvilke statsstøtteregler der gælder for flyselskaber uden for EU, der med statsstøtte i ryggen konkurrerer på afgang internt i EU. Vil ministeren herunder bekæmpe den form for konkurrenceforvridende virksomhed ved f.eks. at sikre, at den type flyselskaber tildeles færre slots i danske lufthavne, som man har gjort i Holland?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som oplyser følgende:

”Ud over det norske selskab Norwegian er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ikke bekendt med, at der er selskaber fra lande uden for EU, der udfører passagerflyvning internt mellem Danmark og andre EU-lande. Tredjelandsselskaber, der opererer til og fra Danmark, udfører således fortrinsvis passagerflyvning mellem Danmark og lande uden for EU. Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at der ikke er mange tredjelandsselskaber, der flyver internt i EU.

I luftfarten findes begreberne trafikrettigheder og slots, som begge er relevante for det stillede spørgsmål.

Trafikrettigheder kan beskrives som retten til at beflyve en given lufthavn på en rute fra et andet land. Trafikrettigheder reguleres i bilaterale luftfartsaftaler eller EU-fælles luftfartsaftaler.

Historisk set har alle lande haft restriktive luftfartsaftaler. Som følge af en øget modernisering af aftalerne er flere aftaler generelt blevet friere, hvilket medfører en række fordele ved at flere selskaber kan beflyve en destination og ved øgede frekvenser.



Trafikrettigheder kan være ”begrænsede” eksempelvis ved, at selskaber fra et land højst må beflyve en lufthavn et vist antal gange om ugen. Trafikrettigheder kan også være ”frie”, hvilket betyder, at selskaber fra et land må flyve så mange gange, de vil.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har forhørt sig hos de hollandske myndigheder, som oplyser, at Hollands bilaterale luftfartsaftale med Qatar indeholder begrænsede trafikrettigheder, hvilket giver Holland mulighed for at afvise ansøgninger fra Qatar-selskaber om udvidet beflyvning. Videre har de hollandske myndigheder oplyst, at deres bilaterale luftfartsaftale med De Forenede Arabiske Emirater ikke indeholder begrænsninger i trafikrettighederne, hvorfor Holland ikke har en sådan mulighed her.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har fået oplyst, at den hollandske transportminister tidligere har udtalt, at man ikke ville give tilladelse til flere trafikrettigheder til selskaber fra Golf-staterne end dem, der allerede var aftalt, før en EU-fælles aftale var på plads. Holland har som konsekvens heraf afvist at forøge trafikrettighederne for selskaber fra Qatar, da landets bilaterale aftale med dette land som nævnt giver mulighed herfor.

Det skal bemærkes, at de danske bilaterale luftfartsaftaler med disse to lande ikke indeholder begrænsninger i trafikrettighederne, hvorfor Danmark ikke har mulighed for at afvise ansøgninger om udvidet beflyvning.

Udover begrebet trafikrettigheder findes i luftfarten som nævnt også begrebet slots.

Slots i en lufthavn kan beskrives som den tidsmæssige indplacering af ankomster og afgang i lufthavnen for et luftfartsselskab. Slotsforordningen, forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (senest ændret i 2009), gælder både for EU- og tredjelandsselskaber og er baseret på et princip om ikke-diskriminering.

Med hensyn til spørgsmålet om slotsbegrænsninger i Holland, oplyser de hollandske myndigheder, at Amsterdams lufthavn, Schiphol, er ved at nå en grænse for kapaciteten af flyvninger om natten. Derfor er man i færd med at lave en ordning med et maksimum for antallet af slots. Fordelingen af slots vil fortsat ske på basis af slotsforordningen, og den hollandske ordning vil således ikke blive brugt til at bekæmpe eventuel konkurrencebegrænsende virksomhed, men vil alene have teknisk virkning.

For så vidt angår EU's statsstøttere regler er det principielt et anliggende mellem EU og medlemsstaterne. Reglerne henvender sig således ikke til specifikke selskaber, men derimod til de lande, som har tiltrådt Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde. Reglerne findes i traktatens artikel 107.



Det skal dog bemærkes, at forordning (EF) nr. 868/2004 har søgt at håndtere illoyal praksis fra lande, der ikke er medlemmer af EU, ved at fastlægge en procedure til beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelser. Denne forordning er aldrig blevet anvendt i EU, men Kommissionen ventes i år at fremlægge forslag til en revideret forordning.

Det skal også bemærkes, at der i EU's fælles luftfartsaftaler eller i medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande kan være bestemmelser om fair konkurrence.

I december 2015 fremlagde Kommissionen en strategi for europæisk luftfart, der bl.a. omfatter initiativ om forhandlinger med udvalgte tredjelande om indgåelse af EU-fælles luftfartsaftaler, som bl.a. skal baseres på fair konkurrence. De EU-fælles luftfartsaftaler skal afløse medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med de pågældende tredjelande, og aftalerne skal – ligesom bilaterale aftaler – bl.a. indeholde bestemmelser om trafikrettigheder for landenes selskaber.

Kommissionen forhandler for tiden bl.a. med Qatar om indgåelse af en sådan EU-fælles luftfartsaftale, og Kommissionen har mandat til at indlede tilsvarende forhandlinger med De Forenede Arabiske Emirater.

Ved drøftelserne blandt medlemslandene om forhandlingsmandatet til Kommissionen om EU-fælles luftfartsaftaler var det en gennemgående holdning, at aftalerne skulle sikre, at EU-landenes luftfartsselskaber ikke kunne blive udsat for unfair konkurrence fra tredjelandes luftfartsselskaber som følge af statsstøtte.

Blandt andet betonedes Danmark vigtigheden af, at EU som helhed fortsat har fokus på sikre så lige konkurrencebetingelser som muligt, herunder særligt at fremme internationale standarder for arbejdsmarkedet og det sociale område med relevans for luftfartsbranchen og særligt de, der fremgår af den internationale arbejdsorganisation ILO's grundlæggende konventioner, så EU-luftfartsselskaber ikke stilles ringere end tredjelandsselskaber i den stigende globale konkurrence.

Danmark følger forhandlingerne med de lande, som Kommissionen har fået mandat til at forhandle med.”

Jeg kan henholde mig til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at styrelsen generelt ikke har viden om konkurrenceregler og eventuel statsstøtte eller statsstøtteregler i tredjelande.



På den baggrund, og for at kunne besvare det stillede spørgsmål bedst muligt, vil jeg bede spørgeren tilkendegive, om der er selskaber og/eller lande, spørgeren er særlig interesseret i. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil i så fald kunne søge informationer hos de pågældende landes myndigheder.

Side 4/4

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen