

Samrådsspørgsmål BO og BP vedr. konkurrencen i luftfarten i EU

*Samrådsspørgs-
mål til besvarelse*

Samrådsspørgsmål BO

Ministeren bedes oplyse, hvilke initiativer han planlægger at tage for at dæmme op for regelshopping og social dumping i luftfartsbranchen, jf. SAS' udmelding den 1. februar 2017 om at flytte baser til hhv. Spanien og England samt oprette datterselskab i Irland (jf. artiklen i Avisen.dk den 1. februar 2017: "Forsker om SAS-plan: Danske stewardesser og piloter bliver arbejdsløse fremover")?

Samrådsspørgsmål BP

Ministerens forgænger Hans Christian Schmidt (V) oplyste i november 2016, at han håbede "inden for den nærmeste fremtid at præsentere et forslag til kon-



krete løsninger, som på EU-niveau kan adressere problemerne med unfair konkurrence i luftfartsbranchen inden for EU” (www.trm.dk, 15. november 2016: ”Minister til luftfartsrepræsentanter: Det skal være slut med regelshopping og unfair konkurrence i luftfartsbranchen”). Ministeren bedes redegøre for status på dette arbejde med at præsentere tiltag, som kan adressere problemerne med unfair konkurrence i luftfartsbranchen.

Velkomst

Tak for de to spørgsmål og for muligheden for at redegøre for hvilke initiativer jeg har igangsat på området.

Jeg tillader mig at besvare de to spørgsmål samlet.

Liberaliseringen

Indledningsvis vil jeg gerne forklare min holdning til den udvikling, som luftfarts-



området har gennemgået de seneste årtier.

Jeg er grundlæggende af den holdning, at liberaliseringen og den øgede konkurrence, som for alvor tog fart i 1990'erne har haft meget positive virkninger for luftfarten i EU – særligt for forbrugeren.

Liberaliseringen af luftfartssektoren var starten til et opgør med ineffektive, statsejede luftfartsselskaber.

På baggrund af liberaliseringen er sektoren blevet effektiviseret, og priserne er kommet ned. Det har betydet, at det samlede passagermarked er blevet væsentligt udvidet, og der er skabt et fritids- og turistsegment, som traditionelle luftfartsselskaber ikke betjente i nær samme omfang.



Alt i alt har vi oplevet en øget tilgængelighed og lavere priser til gavn for forbrugeren og samfundet.

Udfordringer

Når det er sagt, er der også forhold ved udviklingen, som kræver politisk fokus.

For at sikre en sund konkurrence på lige reguleringsvilkår, skal vi have gennemsigtighed og klare regler.

Løsninger skal findes på EU-plan

Et væsentligt forhold er, at luftfarten i sin natur er et grænseoverskridende erhverv.

Det betyder, at flyselskaber fra andre lande flyver til Danmark, og at danske flyselskaber flyver til udlandet. Flere danske luftfartsselskaber er i direkte konkurrence med udenlandske selskaber, herunder særligt europæiske selskaber.



Reguleringen af luftfartsområdet er derfor også i høj grad baseret på fælleseuropæiske og internationale regler. Imidlertid hører vi fra blandt andet den danske luftfartsbranche, at der er brug for endnu klarere regler.

Det er Europa-Kommissionen, der har initiativretten og dermed kompetencen til at fremsætte forslag til nye regler på EU-området.

Det vi fra dansk side kan gøre ift. at sikre mere klare regler, er fortsat at løfte sagen i EU-regi – på møder med Europa-Kommissionen, andre medlemsstater og centrale medlemmer af Europa-Parlamentet.

Hidtil er der mange, der har peget på problemer, men meget få, der er kommet med konkrete forslag til løsninger.



Lex luftfart

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er dog indgået i et tæt samarbejde med den danske luftfartsbranche for dels at udpege de vigtigste udfordringer, som bør adresseres, og dels komme med konkrete bud på, hvordan mulige løsninger kan se ud.

På den baggrund har styrelsen i samarbejde med branchen udarbejdet et forslag til en såkaldt Lex luftfart, som jeg gerne vil lade dele rundt.

[Lex luftfart uddeles til medlemmerne i samrådet]

Den første del af Lex Luftfart notatet i her har fået uddelt, beskriver overordnet de tanker, der er gjort omkring emnet, herunder ikke mindst i den danske luftfartsbranche.



Der er tale om et komplekst og vanskeligt sagsområde, som berører luftfartsområdet såvel som ansættelsesretlige regler. Det er derfor forslaget, at Europa-kommissionen anskuer udfordringerne som en helhed og fremsætter et samlet forslag vedrørende regulering af luftfarten, en såkaldt Lex Luftfart.

Indspillet er dog ikke tænkt som en endelig løsning, men som input til Kommissionen, så vi kan blive endnu mere præcise om konkrete løsninger og handling.

De følgende sider består af konkrete forslag – juridiske ændringsforslag – som viser forslag til mulige løsninger.

Ændringerne består dels af forslag til ændringer i forordningens *præambelbe-*



tragtninger og dels af forslag til konkrete ændringer i forordningens *artikler*.

***Lex luftfart –
Hjemmebase-
begrebet***

Som det fremgår, beskæftiger Lex Luftfarts sig primært med to begreber:

Hjemmebase og arbejdsmiljø.

I forhold til hjemmebase-begrebet foreslås det, at gøre det klarere, hvilken arbejdsgiver, der skal afholde de sociale udgifter til de ansatte, og hvilke rettidigheder, de ansatte har.

Der lægges op til en mere entydig og fast definition af hjemmebase-begrebet med udgangspunkt i, at de ansatte skal have en nærmere tilknytning til kun én hjemmebase.

Det er en hårdfin balance, som Europa-Kommissionen skal finde. Selskaberne har et stort behov for fleksibilitet i bemanningen.



Ligeledes skal den frie bevægelighed respekteres.

Det er endvidere vigtigt, at vi ikke stiller europæiske luftfartsselskaber unødigt dårligere i den internationale konkurrence. Det er hverken til gavn for europæiske virksomheder eller europæiske forbrugere.

Lex luftfart – Arbejdsmiljøtilsyn

En anden central problemstilling er tilsynet med arbejdsmiljø om bord på fly i EU.

Der lægges op til mere ensartede retningslinjer inden for EU for tilsynet med arbejdsmiljø om bord på fly, hvilket også vil sikre konkurrence på lige regelsvilkår.

Det skal sikres, at alle fly i EU underkastes tilsyn af myndighederne, og at tilsy-



net finder sted efter ensartede regler og uanset, hvor i EU flyet lander.

Det er de to budskaber, som adresseres i Lex luftfart, og som danner grundlag for det videre arbejde i EU.

*Kommissionens
og Europa-
Parlamentets til-
bagemelding*

De informationer, der er indkommet fra Kommissionen tyder da også på, at det er et godt tidspunkt nu at løfte sagen videre.

I Kommissionens luftfartspolitiske strategi – An Aviation Strategy for Europe – fra december 2015, skrev Kommissionen, at hjemmebase-begrebet ville have særlig fokus.

Kommissionen er netop nu ved at evaluere området, og arbejdet pågår i 2017-2018.



Derfor er det også et godt tidspunkt nu at spille konkrete løsninger ind til Kommissionen.

Samtidig er det værd at bemærke, at Europa-Parlamentet medio februar vedtog en betænkning, som blandt andet indeholder opfordring til Kommissionen om at tydeliggøre hjemmebase-begrebet.

Videre proces

For at kunne udnytte det momentum, der er netop nu på EU-niveau er Lex luftfart sendt til Europa-Kommissionen.

Det giver gode muligheder for at påvirke debatten og skabe den dialog, der er nødvendig for at ændre reglerne.

I mine møder i EU-regi vil jeg tage udgangspunkt i Lex luftfart og bruge det som platform til at løfte spørgsmålene om klare regler på området, herunder



særligt hjemmebase-begrebet og tilsynet med arbejdsmiljøreglerne.

Jeg takker for udvalgets opmærksomhed.