



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

27. januar 2022
2022-185

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 6. januar 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. Del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT)

Spørgsmål nr. 158:

Vil ministeren i forlængelse af artiklen ”Brussels Airlines makes 3,000 unnecessary flights to maintain airport slots” fra The Bulletin (www.thebulletin.be/brussels-airlines-runs-3000-empty-flights-maintain-airport-slots) besvare følgende spørgsmål:

- 1) Kan ministeren redegøre for, hvilke regler der kan tvinge flyselskaber til at flyve med tomme fly for at sikre deres ret til at flyve fra danske lufthavne?,
- 2) Kan ministeren redegøre for, hvilke muligheder der har været for dispensationen for reglerne under Corona?,
- 3) Kan ministeren give et overblik over, hvor mange fly der har fløjet uden passagerer fra danske lufthavne under Corona-krisen, for at flyselskaber kunne sikre deres ret til at flyve fra danske lufthavne?, og
- 4) Hvis der har været fly, der har fløjet tomme af ovennævnte årsager, vil ministeren redegøre for, om man fremover vil arbejde for at ændre reglerne?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som har oplyst følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Ad 1)

Der er ingen regler, der som sådan tvinger luftfartsselskaber til at flyve med tomme fly. Luftfartsselskaberne risikerer dog at miste deres slotsserier, hvis ikke de benytter sig af en bestemt andel af slotsserien.



En slotsserie er en serie af faste afgang- og ankomsttider i en lufthavn, som et luftfartsselskab får tildelt af en lufthavnskoordinator i den pågældende lufthavn.

Det følger af forordning 95/93, at et luftfartsselskab har ret til at få stillet den samme slotsserie til rådighed i den efterfølgende sæson, hvis luftfartsselskabet har benyttet en bestemt andel af slotsserien. Normalt udgør denne andel som udgangspunkt minimum 80 %.

Ad 2)

I forbindelse med Covid-19-pandemien er der blevet vedtaget lempelige regler ad flere omgang med henblik på at undgå tomflyvninger og for at minimere unødvendig økonomisk belastning af luftfartsselskaberne. Disse regler er vedtaget i forordning 2020/459 og forordning 2021/250.

De vigtigste lempelser består i at nedsætte benyttelseskravet, herunder at bemyndige Kommissionen til via delegerede retsakter at nedsætte benyttelseskravet for trafikssæsonerne, samt at udvide anvendelse af forordningens *force majeure*-bestemmelser.

Den udvidede brug af *force majeure* i slotsforordningens artikel 10 stk. 4. tilsiger, at slots, som ikke kan opereres grundet Covid-19 relaterede nedlukninger og restriktioner, er undtaget for at skulle indgå i slotsserien. *Force majeure*-bestemmelserne er blevet brugt i vidt omfang af luftfartsselskaberne.

Kommissionen har vedtaget flere delegerede retsakter. For indeværende vintertrafikssæson er benyttelseskravet sat til 50%. For den kommende sommertrafikssæson er benyttelseskravet sat til 64 %.

Ad 3)

Det skal bemærkes, at tomflyvninger er almindelig operationel praksis. Tomflyvninger finder sjældent sted med henblik på at bibeholde slots, men er nærmere af operationel og teknisk karakter. Det er typisk ved rokering af fly og ved tekniske stop, at fly flyver tomme. Foruden dette flyves en række charterfly i sagens natur også tomme til Københavns Lufthavn, såfremt det er her, de



chartres fra. SAS har desuden udmeldt, at de ikke har oplevet tomme flyvninger som følge af kravene i slotsforordningen¹.

Tabel 1 - Andelen af tomflyvninger til og fra Københavns Lufthavn i perioden 2019 – 2021.

	2019	2020	2021 (jan-nov)
Antal flyvninger, som er tomme	3.708	1.824	2.047
Antal flyvninger i alt	255.286	90.011	86.557
Andel tomme flyvninger	1,5%	2,0%	2,4%

Kilde: Trafikstyrelsens luftfartsstatistik

Det ses i tabellen, at der indtil videre har været markant færre tomflyvninger i 2021 end i 2019, men at tomflyvningerne udgør en større andel af den samlede trafik. Dette skyldes sandsynligvis, at der har været større behov for at rokere fly for at tilpasse sig omskiftelige rejserestriktioner.

I opgørelsen indgår både rutetrafik ("Scheduled") og chartertrafik ("Non-scheduled"). Flyvningerne, som indgår i tabellen, har selskaberne selv registeret som tomflyvninger. Det antages, at disse flyvninger ikke har været udbudt på markedet.

Ad 4)

Lempelserne af slotsforordningen blev vedtaget den 30. marts 2020. De efterfølgende forlængelser og ændringer i benyttelseskravet er efterfølgende blevet revideret ved en delegeret retsakt af Kommissionen. Det er derved Kommissionen, som vedtager, hvor lempelige benyttelseskravene skal være. Danmark har sammen med en række andre medlemsstater løbende arbejdet for mere lempelige krav, end det der har været foreslået fra Kommissionens side.

¹ [Tomme fly tvinges på vingerne for at bevare adgang til flyruter \(Berlingske 08/01/2022\)](#)



Kommissionens beføjelser til at kunne forlænge lempelserne og fravige benyttelseskravet fra det normale krav på 80% udløber den 21. februar 2022.”

I lyset af usikkerheden om omikron-variantens betydning for luftfarten har Danmark sammen med en række andre medlemsstater skrevet til Kommissionen og udtrykt bekymring over det foreslåede benyttelseskrav på 64 % for den kommende sommersæson.

Fra dansk side håber vi, at Kommissionen vil tage bekymringerne alvorligt og lempe benyttelseskravet yderligere. Jeg vil også fortsat følge området tæt for at vurdere, om der er behov for at forlænge Kommissionens mandat til at forlænge de lempelser, der er vedtaget under Covid-19 pandemien.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht