

FLUGHAFENVERBAND



**Positionspapier des
Flughafenverbandes ADV zum Thema:
„Revision der EU-Slot-Verordnung“**

Stand: 30. April 2020

Revision der EU-Slot-Verordnung

Bei der EU-Slot-Verordnung 95/93 gibt es aus Sicht der Flughäfen Bedarf für eine Weiterentwicklung. Das zentrale Anliegen der Flughäfen ist eine effiziente Nutzung der Flughafeninfrastrukturen.

Die ADV fordert die Wiederaufnahme der Revision der EU-Slot-VO 95/93. Dabei plädieren die deutschen Flughäfen – in Übereinstimmung mit ACI – für einen grundsätzlichen Neubeginn der Slot-Verordnung. Es gilt, neue Regeln, Instrumente und Anreize für eine effiziente und marktgerechte Slotvergabe zu erarbeiten. Eine erhöhte Verbindlichkeit in der Slotallokation soll die Planbarkeit im Betriebsablauf verbessern.

Mit dem Beschluss des ADV-Direktoriums (10-Punkte-Programm) ist die ADV mandatiert in internationalen Arbeitsgruppen und gegenüber der Politik diese Positionen zu vertreten und zu kommunizieren.

1. Die ADV fordert eine grundsätzlich **neue Herangehensweise** in der Slotallokation zur Entwicklung sinnvoller Instrumente/Anreize für eine **effiziente und marktgerechte Slot-Nutzung**.
2. **Antragsrecht und Festlegung der Koordinierungseckwerte liegt in der Verantwortung der Flughäfen.**

Der vielfach ausgeübten, europäischen Praxis entsprechend, obliegt es ausschließlich den Flughafenunternehmen Koordinierungseckwerte zu definieren. Reduzierungen des Koordinierungseckwertes können nur aufgrund von temporären Einflüssen, Umweltauforderungen oder Baumaßnahmen durch die Flughafenunternehmen beantragt werden.

3. Der zugewiesene Slot ist nicht nur ein Recht, sondern auch eine **Verpflichtung**, die Flughafeninfrastruktur zu nutzen.

Die Airline ist berechtigt und verpflichtet, den ihr zugewiesenen Slot während der Geltungsdauer zu nutzen. Entsprechend der beantragten Grundlagen, auf derer der Slot zugewiesen wurde, verpflichtet sich die Airline den Luftverkehr durchzuführen und aufrechtzuerhalten. Eine ausreichende Flexibilität soll den Airlines erhalten bleiben, z.B. ein Aircraft-Change in Bezug auf die gleiche ICAO-Klassifizierung des Fluggerätes oder nach vergleichbaren Verkehrsmärkten.

4. Historische Rechte: **Anhebung der 80% Mindestnutzung** zur Erlangung des Historischen Rechts auf 85-90%, auf der Grundlage der europaweit **einheitlichen** Berechnungsgrundlage der „use-it-or-lose-it“-Regel wie in Deutschland und der Möglichkeit zur zeitlichen **Flexibilisierung Historischer Slots** um +/- 10 Minuten.

Die „use-it-or-lose-it-Regel“ muss die europaweit einheitliche Berechnungsgrundlage sein. Das heißt, das Recht auf einen historischen Slot basiert auf der Slotallokation zur Historicals-Baseline Date (HBD), nicht auf den zugewiesenen Slots zum Zeitpunkt der Erstkoordination auf der Slotkonferenz.

Zur Optimierung der Standortkapazitäten wird dem Flughafenkoordinator die Möglichkeit gegeben, historische Slots in Abstimmung mit den Luftverkehrsakteuren zeitlich zu flexibilisieren.

5. **Frühere Terminierung der Fristen** zur Rückgabe und Wiederverteilung von Slots

Die Deadlines zur Rückgabe nicht benötigter Slots (Series Return Deadline – SRD) und die Festlegung des Zeitpunkts für die Berechnungsgrundlage der „use-it-or-lose-it“ Regel (Historic Baseline Date – HBD) werden in die Slot-VO aufgenommen und gegenüber heute um 6 Wochen vorgezogen.

Für die Sommerflugplanperiode: SRD: 1. Dezember (bisläng 15. Januar),
HBD: 15. Dezember (bisläng 31. Januar).

Für die Winterflugplanperiode: SRD: 1. Juli (bisläng 15. August),
HBD: 15. Juli (bisläng 31. August).

6. **Information über Slotanträge** der Airlines **unmittelbar nach Slot-Beantragung** und vor Abschluss der Erstzuteilung werden den Flughäfen zugänglich gemacht.

Die Flughäfen müssen unmittelbar nach der Slot-Beantragung umfassend und transparent über die eingereichten Slotanfragen der Airlines durch den Slot-Koordinator informiert werden.

7. Der Flughafenkoordinator wird in seiner Funktion gestärkt, durch das **Recht zum Slotentzug**.

Der Flughafenkoordinator hat im Zuge des Monitorings das Recht zum Slotentzug, wenn die Kriterien, die der Slotzuweisung zugrunde lagen, durch die Airline nicht mehr eingehalten werden. Die Verbindlichkeit der angemeldeten Destination und die Verbindlichkeit des genutzten Fluggerätes bzw. Einhaltung der Fluggerät-Kategorie oder local rules sind anzuwendende Kriterien.

8. Den Flughäfen wird die Möglichkeit eingeräumt, eine **Slot-Reservierungsgebühr** einzuführen.

Mit einer Slot-Reservierungsgebühr werden zusätzliche Anreize gesetzt, einen zugeteilten Slot zu nutzen oder so rechtzeitig zurückzugeben, dass er anders genutzt werden kann.

9. **Slothandel und Slotleasing** sind **untersagt**.

Das sog. Slotleasing sowie auch die vertragliche Zusicherung der Rückübertragung eines Slots zwischen Airlines bzw. innerhalb von Airline-Gruppen ist untersagt. Für das Secondary Trading der Slots unter den Airlines sind Safeguard-Mechanismen einzubauen, um die Arbeit des FluKos nicht auszuhöhlen.

10. Das Recht des **Neubewerbers**, einen Slot zu erhalten, wird durch eine höhere Priorisierung in der Slotallokation gestärkt.

Der Slotantrag eines „new entrant“ ist gegenüber dem Slot der Kategorie „retimed-historic rights“ vorrangig zu koordinieren. Ein new entrants ist, wer über weniger als 7 Slots (anstatt 5) an einem Standort verfügt. Die künftige priorisierte Zuordnung wäre: historischer Slot –

commercial retimed Historics – new entrants – operational retimed Historics – restliche Anfragen.

Des Weiteren können Flughäfen mit der Einführung von lokalen Regeln (local rules) im Sinne der an sie gestellten Anforderungen aus Wirtschaft, Politik und Umwelt standortbezogene Effizienzkriterien definieren.

Die Konsolidierungswelle im Airlinemarkt erfordert es, in einer neuen EU-Slot-Verordnung Insolvenzregeln zu integrieren. Die Slots sind kein Eigentum der Airlines und damit auch nicht Bestandteil von Insolvenzmassen.

Flughafenverband ADV

Friedrichstr. 79
10117 Berlin
Tel. 030/310118-0
www.adv.aero

Ansprechpartner:

Markus Engemann; engemann@adv.aero
Tel. 030/310118-42