Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B**

VERORDENING (EEG) Nr. 95/93 VAN DE RAAD

van 18 januari 1993

betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots" op communautaire luchthavens

(PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Verordening (EG) nr. 894/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 mei 2002	L 142	3	31.5.2002
►**M2**	Verordening (EG) nr. 1554/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003	L 221	1	4.9.2003
►**M3**	Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004	L 138	50	30.4.2004
►**M4**	Verordening (EG) nr. 545/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009	L 167	24	29.6.2009

▼B

VERORDENING (EEG) Nr. 95/93 VAN DE RAAD

van 18 januari 1993

betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ([1]),

Gezien het advies van het Europese Parlement ([2]),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ([3]),

Overwegende dat er een toenemend gebrek aan evenwicht is tussen het zich uitbreidende luchtverkeer in Europa en de beschikbaarheid van passende luchthaveninfrastructuur om aan deze vraag te voldoen; dat een groeiend aantal luchthavens in de Gemeenschap dan ook met overbelasting te kampen heeft;

Overwegende dat de toewijzing van „slots” op overbelaste luchthavens moet zijn gebaseerd op onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende regels;

Overwegende dat onpartijdigheid het beste wordt gewaarborgd wanneer het besluit om een luchthaven te coördineren door de voor die luchthaven verantwoordelijke Lid-Staat wordt genomen op grond van objectieve criteria;

Overwegende dat het, ten einde de exploitatie te vergemakkelijken, onder bepaalde voorwaarden wenselijk is dat een Lid-Staat een luchthaven als gecoördineerd moet kunnen bestempelen, mits aan de beginselen van doorzichtigheid, onpartijdigheid en niet-discriminatie wordt voldaan;

Overwegende dat de voor de gecoördineerde luchthaven verantwoordelijke Lid-Staat een coördinator moet aanstellen wiens onpartijdigheid boven alle twijfel verheven is;

Overwegende dat de doorzichtigheid van informatie een essentiële voorwaarde is voor een objectieve procedure voor de toewijzing van „slots”;

Overwegende dat de beginselen waarop het huidige systeem van toewijzing van „slots” is gebaseerd de grondslag van deze verordening kunnen vormen, mits dit systeem gelijke tred houdt met nieuwe ontwikkelingen op vervoergebied in de Gemeenschap;

Overwegende dat het beleid van de Gemeenschap volgens Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes ([4]) is gericht op vergemakkelijking van mededinging en stimulering van toegang tot de markt, en dat deze doelstellingen vragen om belangrijke steun voor luchtvaartmaatschappijen die diensten willen gaan onderhouden op intracommunautaire routes;

Overwegende dat het huidige systeem voorziet in historische rechten;

Overwegende dat ook nieuwe gegadigden toegang tot de markt van de Gemeenschap moeten kunnen krijgen;

Overwegende dat het nodig is onder welbepaalde voorwaarden te voorzien in bijzondere bepalingen voor de handhaving van adequate binnenlandse luchtdiensten naar nationale gebieden;

([1]) PB nr. C 43 van 19.2.1991, blz. 3.
([2]) PB nr. C 13 van 20.1.1992, blz. 446.
([3]) PB nr. C 339 van 31.12.1991, blz. 41.
([4]) PB nr. L 240 van 24.8.1992, blz. 8.

▼B

Overwegende dat tevens situaties moeten worden vermeden waarin door een gebrek aan beschikbare „slots” de voordelen van liberalisatie ongelijk zijn verdeeld en de mededinging wordt geschaad;

Overwegende dat het wenselijk is dat een zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande „slots” om de bovengenoemde doelstellingen te bereiken;

Overwegende dat het wenselijk is dat derde landen de maatschappijen van de Gemeenschap een gelijkwaardige behandeling geven;

Overwegende dat de toepassing van deze verordening geen afbreuk mag doen aan de mededingingsregels van het Verdrag, inzonderheid de artikelen 85 en 86;

Overwegende dat het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk op 2 december 1987 in Londen in een gezamenlijke verklaring van hun ministers van Buitenlandse Zaken regelingen zijn overeengekomen inzake meer samenwerking bij het gebruik van de luchthaven van Gibraltar, welke regelingen echter nog niet worden toegepast;

Overwegende dat deze verordening na een bepaalde toepassingsperiode opnieuw moet worden bezien om de werking ervan te beoordelen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Werkingssfeer

▼M3

1. Deze verordening is van toepassing op communautaire luchthavens.

▼B

2. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, onverlet.

3. De toepassing van het bepaalde in deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden. De Regeringen van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van die datum in kennis stellen.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

▼M3

a) „slot”: door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening;

b) „nieuwe gegadigde”:

   i) een luchtvaartmaatschappij die, als onderdeel van een reeks slots, voor een bepaalde dag om een slot op een luchthaven verzoekt, als deze luchtvaartmaatschappij, als haar verzoek zou worden aanvaard, op die luchthaven op die dag minder dan vijf slots ter beschikking zou hebben, of

▼M3

ii) een luchtvaartmaatschappij die om een reeks slots verzoekt voor een rechtstreekse geregelde passagiersdienst tussen twee communautaire luchthavens waar ten hoogste twee andere luchtvaartmaatschappijen op die dag dezelfde rechtstreekse geregelde dienst onderhouden tussen die luchthavens of luchthavensystemen, als deze luchtvaartmaatschappij, als haar verzoek zou worden aanvaard, voor die rechtstreekse dienst op die luchthaven op die dag desondanks minder dan vijf slots ter beschikking zou hebben; of

iii) een luchtvaartmaatschappij die om een reeks slots verzoekt voor een rechtstreekse geregelde dienst voor het vervoer van personen tussen die luchthaven en een regionale luchthaven waar geen andere luchtvaartmaatschappij op die dag een rechtstreekse geregelde dienst voor het vervoer van personen onderhoudt tussen die luchthavens of luchthavensystemen, als deze luchtvaartmaatschappij, als haar verzoek zou worden aanvaard, voor die rechtstreekse dienst op die luchthaven op die dag desondanks minder dan vijf slots ter beschikking zou hebben.

Een luchtvaartmaatschappij die meer dan 5 % van alle ter beschikking staande slots op de betrokken dag op een bepaalde luchthaven bezit, of meer dan 4 % van alle ter beschikking staande slots op de betrokken dag in een systeem van luchthavens waarvan die luchthaven deel uitmaakt, wordt op die luchthaven niet als nieuwe gegadigde beschouwd;

▼B

c) „rechtstreekse luchtdienst”: een dienst tussen twee luchthavens, met inbegrip van de tussenlandingen, met hetzelfde vliegtuig en hetzelfde vluchtnummer;

d) „dienstregelingsperiode”: het zomer- of het winterseizoen volgens de in de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen gebezigde indeling;

e) „communautaire luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een Lid-Staat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ([1]);

▼M3

f) i) „luchtvaartmaatschappij”: een luchtvervoersonderneming die uiterlijk op 31 januari een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning voor het volgende zomerseizoen of uiterlijk op 31 augustus een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning voor het volgende winterseizoen bezit. Voor de toepassing van de artikelen 4, 8, 8 bis en 10 omvat de definitie van luchtvaartmaatschappij ook maatschappijen uit de zakelijke luchtvaart, indien deze een dienstregeling hanteren. Voor de toepassing van de artikelen 7 en 14 omvat de definitie van luchtvaartmaatschappij ook alle burgerluchtvaartmaatschappijen.

ii) „groep luchtvaartmaatschappijen”: twee of meer luchtvaartmaatschappijen die samen gezamenlijke diensten of diensten op basis van een franchiseregeling of codesharing uitvoeren om een bepaalde luchtdienst uit te voeren;

g) „gecoördineerde luchthaven”: elke luchthaven waarop een luchtvaartmaatschappij of andere exploitant van vliegtuigen, om te kunnen landen of opstijgen, moet beschikken over een door een coördinator toegewezen slot, met uitzondering van overheidsvluchten, noodlandingen en humanitaire vluchten;

([1]) PB nr. L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

▼B

h) „luchthavensysteem”: twee of meer luchthavens die samen de luchtverbindingen van dezelfde stad of agglomeratie verzorgen, als vermeld in bijlage II bij Verordening (EEG) nr. 2408/92;

▼M3

i) „luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen”: een luchthaven waar op sommige periodes van de dag, de week of het jaar congestie kan ontstaan die waarschijnlijk kan worden opgelost door vrijwillige samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en waar een bemiddelaar inzake de dienstregelingen is aangesteld om de diensten van luchtvaartmaatschappijen die op die luchthaven vluchten uitvoeren of willen uitvoeren, te vergemakkelijken;

j) „luchthavenbeheerder”: het lichaam dat, al dan niet naast andere activiteiten, krachtens de nationale wet- of regelgeving verantwoordelijk is voor de administratie en het beheer van de luchthavenfaciliteiten en de coördinatie en controle van de activiteiten van de verschillende ondernemingen op die luchthaven of op dat luchthavensysteem;

k) „reeks slots”: ten minste vijf slots die voor een dienstregelingsperiode op dezelfde tijd en regelmatig op dezelfde dag van de week zijn aangevraagd en aldus zijn toegewezen, of, wanneer dat niet mogelijk is, op ongeveer dezelfde tijd zijn toegewezen;

l) „zakelijke luchtvaart”: die sector van de algemene luchtvaart die betrekking heeft op de exploitatie of het gebruik van vliegtuigen door ondernemingen voor het vervoer van passagiers of goederen als onderdeel van hun bedrijfsvoering; de vluchten zijn over het algemeen niet toegankelijk voor het publiek en de piloten hebben minimaal een geldig bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger met kwalificatie voor het vliegen op instrumenten;

m) „coördinatieparameters”: de beschrijving in operationele termen van alle capaciteit die gedurende elke coördinatieperiode op een luchthaven voor de toewijzing van slots beschikbaar is, waarin alle technische, operationele en milieufactoren tot uiting komen die de prestaties van de luchthaveninfrastructuur en de verschillende subsystemen beïnvloeden.

▼B

Artikel 3

Voorwaarden voor luchthavencoördinatie

▼M3

1. a) De lidstaten zijn niet verplicht een luchthaven als luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of als gecoördineerde luchthaven aan te wijzen, behoudens overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

b) De lidstaten wijzen een luchthaven uitsluitend als gecoördineerde luchthaven aan overeenkomstig het bepaalde in lid 3.

▼B

2. Een Lid-Staat mag evenwel een luchthaven als ►M3 luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen ◄ laten aanwijzen op voorwaarde dat is voldaan aan de beginselen van doorzichtigheid, onpartijdigheid en niet-discriminatie.

▼M3

3. De verantwoordelijke lidstaat zorgt ervoor dat een grondige capaciteitsanalyse van een luchthaven die niet is aangewezen of een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen wordt uitgevoerd door de luchthavenbeheerder van die luchthaven of door een andere bevoegde instantie, wanneer die lidstaat dat noodzakelijk acht, dan wel binnen zes maanden:

i) na een schriftelijk verzoek van luchtvaartmaatschappijen die meer dan de helft van de diensten op een luchthaven voor hun rekening

▼M3

nemen of van de luchthavenbeheerder, wanneer zij van oordeel zijn dat de capaciteit voor de bestaande of geplande diensten tijdens sommige perioden ontoereikend is; of

ii) op verzoek van de Commissie, met name wanneer een luchthaven in feite alleen toegankelijk is voor luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegewezen of luchtvaartmaatschappijen en met name nieuwe gegadigden ernstige problemen ondervinden bij het verwerven van aankomst- en vertrekmogelijkheden op de betrokken luchthaven.

In deze analyse, die op algemeen erkende methoden gebaseerd is, worden, rekening houdende met de op die luchthaven geldende milieueisen, de capaciteitstekorten geanalyseerd. Hierbij worden de mogelijkheden onderzocht om deze tekorten te verhelpen door nieuwe of gewijzigde infrastructuur, exploitatiewijzigingen of eventuele andere wijzigingen en wordt de voor het oplossen van de problemen benodigde termijn vastgesteld. De analyse wordt bijgewerkt wanneer een beroep is gedaan op lid 5, dan wel wanneer er op de luchthaven veranderingen met ingrijpende gevolgen voor de capaciteit en het gebruik daarvan plaatsvinden. Zowel de analyse als de gevolgde methode worden ter beschikking gesteld van de partijen die om de analyse hebben verzocht en, op verzoek, van andere belanghebbenden. De analyse wordt tegelijkertijd aan de Commissie meegedeeld.

4. Aan de hand van de analyse pleegt de lidstaat overleg over de capaciteitssituatie op de luchthaven met de luchthavenbeheerder, de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven gebruik maken, hun representatieve organisaties, vertegenwoordigers van de algemene luchtvaart die regelmatig van de luchthaven gebruik maken en de luchtverkeersleidingsautoriteiten.

5. Indien zich tijdens ten minste één dienstregelingsperiode capaciteitsproblemen voordoen, zorgt de lidstaat ervoor dat de luchthaven voor de relevante periodes alleen als gecoördineerd wordt aangewezen wanneer

a) de tekorten van dien aard zijn dat ernstige vertragingen op de luchthaven niet kunnen worden vermeden, en

b) er geen mogelijkheden zijn om deze problemen op korte termijn op te lossen.

6. In afwijking van lid 5 mogen de lidstaten in uitzonderlijke omstandigheden de getroffen luchthavens voor de passende periode aanwijzen als gecoördineerd.

▼B

►M3 7. ◄ Wanneer een ►M3 gecoördineerde luchthaven ◄ voldoende capaciteit levert om aan de bestaande of geplande diensten te voldoen, wordt die luchthaven niet meer als volledig gecoördineerd bestempeld.

Artikel 4

▼M3

De bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator

1. De lidstaat die verantwoordelijk is voor een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een gecoördineerde luchthaven, benoemt, na raadpleging van de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig gebruik maken van de luchthaven, hun vertegenwoordigende organisaties, de luchthavenbeheerder en het coördinatiecomité, voorzover dit bestaat, een gekwalificeerde natuurlijke of rechtspersoon als bemiddelaar inzake de dienstregelingen respectievelijk luchthavencoördinator. Dezelfde bemiddelaar inzake de dienstregelingen of coördinator mag voor meer dan een luchthaven worden benoemd.

▼M3

2. De lidstaat die verantwoordelijk is voor een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een gecoördineerde luchthaven, zorgt ervoor dat:

a) op een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen de bemiddelaar inzake de dienstregelingen zijn taken uit hoofde van deze verordening op onafhankelijke, onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze vervult,

b) de coördinator op een gecoördineerde luchthaven onafhankelijk is, doordat deze functioneel los staat van elke belanghebbende partij. Het systeem voor de financiering van de activiteiten van de coördinator is zodanig dat de onafhankelijke status van de coördinator wordt gewaarborgd.

c) de coördinator zijn taken overeenkomstig deze verordening op onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze verricht.

3. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator nemen deel aan alle bij het Gemeenschapsrecht toegestane internationale planningsconferenties van luchtvaartmaatschappijen.

4. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen adviseert luchtvaartmaatschappijen en doet aanbevelingen inzake alternatieve aankomsten/of vertrektijden wanneer het waarschijnlijk is dat er congestie zal optreden.

5. De coördinator is als enige verantwoordelijk voor de toewijzing van slots. Hij wijst de slots in overeenstemming met de bepalingen van deze verordening toe en treft de nodige voorzieningen om slots in dringende gevallen buiten de kantooruren te kunnen toewijzen.

6. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen ziet erop toe dat de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen overeenstemt met de hun aanbevolen dienstregelingen. De coördinator ziet erop toe dat de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen overeenstemt met de hun toegewezen slots. Deze overeenstemmingscontroles worden uitgevoerd in samenwerking met de luchthavenbeheerder en de luchtverkeersleidingsautoriteiten, waarbij rekening wordt gehouden met de tijd en andere voor de betrokken luchthaven relevante parameters. De coördinator dient op verzoek bij de betrokken lidstaten en de Commissie jaarlijks een verslag van de werkzaamheden in dat met name betrekking heeft op de toepassing van de artikelen 8 bis en 14 en op eventuele klachten over de toepassing van de artikelen 8 en 10 die bij het coördinatiecomité zijn ingediend en de initiatieven die zijn genomen om hiervoor een oplossing te vinden.

7. Alle bemiddelaars inzake de dienstregelingen en coördinatoren werken samen om tegenstrijdigheden in de dienstregelingen aan het licht te brengen.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 De coördinator stelt op verzoek binnen een redelijke termijn de volgende informatie gratis in schriftelijke of andere gemakkelijk toegankelijke vorm voor raadpleging aan belanghebbenden, in het bijzonder aan leden en waarnemers van het coördinatiecomité, ter beschikking: ◄

a) de historische „slots” per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken;

b) de aangevraagde „slots” (eerste aanvragen) per luchtvaartmaatschappij en in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

c) alle toegewezen „slots” en nog niet afgehandelde aanvragen voor „slots” per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

d) de nog beschikbare „slots”;

▼B

e) alle details over de bij de toewijzing gehanteerde criteria.

▼M3

9. De informatie bedoeld in lid 8 moet uiterlijk op het tijdstip van de ter zake doende planningsconferenties en zo nodig tijdens en na de conferenties ter beschikking worden gesteld. De coördinator verstrekt deze informatie desgevraagd in samengevatte vorm. Voor het verstrekken van deze samengevatte informatie kan een op de kosten gebaseerde vergoeding worden gevraagd.

10. Wanneer er relevante, algemeen aanvaarde normen voor informatie over de dienstregelingen beschikbaar zijn, passen de bemiddelaar inzake de dienstregelingen, de coördinator en de luchtvaartmaatschappijen deze toe, op voorwaarde dat deze in overeenstemming zijn met het Gemeenschapsrecht.

Artikel 5

Coördinatiecomité

1. Op een gecoördineerde luchthaven zorgt de verantwoordelijke lidstaat ervoor dat er een coördinatiecomité wordt ingesteld. Hetzelfde coördinatiecomité mag voor meer dan één luchthaven worden aangewezen. Het lidmaatschap van dit comité staat op zijn minst open voor de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven(s) gebruikmaken, hun vertegenwoordigende organisaties, de betrokken luchthavenbeheerder, en de betrokken luchtverkeersleidingsautoriteiten en vertegenwoordigers van de algemene luchtvaart die regelmatig gebruikmaken van de luchthaven.

De taken van het coördinatiecomité zijn:

a) de coördinator en/of de lidstaat voorstellen te doen of te adviseren inzake:

   — mogelijkheden om de capaciteit van de luchthaven, welke overeenkomstig artikel 3 is bepaald, te vergroten of beter te gebruiken;

   — overeenkomstig artikel 6 te bepalen coördinatieparameters;

   — methoden om het gebruik van de toegewezen slots te controleren;

   — lokale richtsnoeren voor de toewijzing van slots of het toezicht op het gebruik van toegewezen slots, onder meer rekening houdend met eventuele milieuaspecten zoals bepaald in artikel 8, lid 5;

   — verbeteringen van de verkeerssituatie op de betrokken luchthaven;

   — ernstige problemen die nieuwe gegadigden ondervinden als bedoeld in artikel 10, lid 9;

   — alle kwesties die te maken hebben met de capaciteit van de luchthaven;

b) tussen alle betrokkenen te bemiddelen inzake klachten over de toewijzing van slots als bedoeld in artikel 11.

2. Op de vergaderingen van het coördinatiecomité worden vertegenwoordigers van de lidstaat en de coördinator als waarnemers uitgenodigd.

3. Het coördinatiecomité stelt een schriftelijk reglement van orde vast met regels voor onder meer deelname, verkiezingen, regelmaat van de vergaderingen en gebruikte taal c.q. talen. Elk lid van het coördinatiecomité kan lokale richtsnoeren als bedoeld in artikel 8, lid 5 voorstellen. Op verzoek van de coördinator bespreekt het coördinatiecomité voorstellen voor lokale richtsnoeren voor de toewijzing van slots evenals de voor het toezicht op het gebruik van toegewezen slots voorgestelde richtsnoeren. Aan de betrokken lidstaat wordt een verslag van

▼M3

de discussies in het coördinatiecomité voorgelegd met een indicatie van de onderscheiden standpunten binnen het comité.

Artikel 6

Coördinatieparameters

1. Op een gecoördineerde luchthaven draagt de verantwoordelijke lidstaat er zorg voor dat de parameters voor de toewijzing van slots tweemaal per jaar worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden.

Hierbij wordt uitgegaan van een objectieve analyse van de mogelijkheden om het luchtverkeer te verwerken, rekening houdend met de verschillende types verkeer op de luchthaven, de congestie van het luchtruim die tijdens de coördinatieperiode waarschijnlijk zal optreden en de capaciteitssituatie.

De parameters worden tijdig vóór de eerste toewijzing van slots ter voorbereiding van de planningsconferenties meegedeeld aan de luchthavencoördinator.

2. Ten behoeve van de in lid 1 genoemde taak stelt de coördinator, indien de lidstaat dit niet doet, na raadpleging van het coördinatiecomité in overeenstemming met de vastgestelde capaciteit passende coördinatie-intervallen vast.

3. De bepaling van de parameters en de gevolgde methode alsmede eventuele veranderingen daarin worden in het coördinatiecomité uitgebreid besproken teneinde de capaciteit en het aantal voor toewijzing beschikbare slots te verhogen, voordat een definitief besluit over de parameters voor de toewijzing van slots wordt genomen. Alle relevante documenten worden desgevraagd ter beschikking van belanghebbenden gesteld.

Artikel 7

Informatie voor de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator

1. Luchtvaartmaatschappijen die op een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een volledig gecoördineerde luchthaven diensten exploiteren of voornemens zijn dat te doen, verstrekken de bemiddelaar inzake de dienstregelingen respectievelijk de coördinator alle door hem gevraagde relevante informatie. Alle relevante informatie wordt verstrekt in de vorm en binnen de termijn die door de bemiddelaar inzake de dienstregelingen of de coördinator zijn opgegeven. Met name deelt een luchtvaartmaatschappij de coördinator op het tijdstip van het verzoek om toewijzing mee of zij wat de gevraagde slots betreft overeenkomstig artikel 2, onder b), in aanmerking komt voor de status van nieuwe gegadigde.

Voor alle andere luchthavens die niet speciaal zijn aangewezen, verstrekt de luchthavenbeheerder op verzoek van een coördinator informatie waarover deze beheerder beschikt, over geplande diensten van luchtvaartmaatschappijen.

2. Als een luchtvaartmaatschappij de in lid 1 bedoelde informatie niet verstrekt, tenzij de maatschappij op overtuigende wijze kan aantonen dat er verzachtende omstandigheden zijn, of zij onjuiste of misleidende informatie verstrekt, neemt de coördinator de slotaanvraag of -aanvragen, waarop de ontbrekende, onjuiste of misleidende informatie betrekking heeft, van die luchtvaartmaatschappij niet in overweging. De coördinator stelt de betrokken luchtvaartmaatschappij in staat haar opmerkingen te maken.

3. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen of coördinator, de luchthavenbeheerder en de luchtverkeersleidingsautoriteiten wisselen

▼M3

alle voor de uitvoering van hun onderscheiden taken vereiste informatie uit, waaronder vluchtgegevens en slots.

Artikel 8

Procedure voor de toewijzing van slots

1. Reeksen slots worden uit de slotpool aan luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, toegewezen als toestemming om de luchthaveninfrastructuur te gebruiken om te landen of op te stijgen gedurende de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn aangevraagd. Na afloop van deze dienstregelingsperiode worden zij teruggegeven aan de overeenkomstig artikel 10 gevormde slotpool.

2. Onverminderd de artikelen 7, 8 bis, 9, artikel 10, lid 1, en artikel 14, is lid 1 niet van toepassing wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

— een reeks slots is door een luchtvaartmaatschappij gebruikt voor de uitvoering van geregelde en geplande niet-geregelde luchtdiensten, en

— de luchtvaartmaatschappij kan tot tevredenheid van de coördinator aantonen dat zij de door de coördinator toegewezen slots in kwestie voor ten minste 80 % van de tijd heeft geëxploiteerd in de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn toegewezen.

In dat geval geeft de reeks slots de betrokken luchtvaartmaatschappij aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, mits binnen de in lid 1 van artikel 7 gestelde termijn door deze luchtvaartmaatschappij aangevraagd.

3. Wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen voor slots kan worden voldaan, wordt onverminderd artikel 10, lid 2, voorrang verleend aan commerciële luchtdiensten, inzonderheid aan geregelde diensten en geplande niet-geregelde diensten. In geval van concurrerende aanvragen binnen dezelfde dienstencategorie wordt prioriteit gegeven aan diensten die gedurende het hele jaar worden uitgevoerd.

4. Wijziging van de tijden van reeksen slots voordat de resterende slots uit de slotpool als bedoeld in artikel 10 worden toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, wordt alleen toegestaan om operationele redenen, of indien de slottijden van gegadigde maatschappijen zouden zijn verbeterd ten opzichte van de eerst aangevraagde tijden. Een dergelijke wijziging treedt pas in werking na uitdrukkelijke bevestiging door de coördinator.

5. De coördinator houdt tevens rekening met de wereldwijd of in de gehele Gemeenschap door de luchtvaartsector opgestelde aanvullende regels en richtsnoeren en met de door het coördinatiecomité voorgestelde lokale richtsnoeren die door de voor de luchthaven in kwestie verantwoordelijke lidstaat of een andere bevoegde instantie zijn goedgekeurd, mits deze regels en richtsnoeren geen afbreuk doen aan de onafhankelijkheid van de coördinator, stroken met het gemeenschapsrecht en tot doel hebben de luchthavencapaciteit efficiënter te benutten. Deze regels worden door die lidstaat meegedeeld aan de Commissie.

6. Indien niet aan een aanvraag voor een slot kan worden voldaan, geeft de coördinator de betrokken luchtvaartmaatschappij hiervan de redenen op en deelt hij tevens het beste alternatieve beschikbare slot mee.

7. Naast de geplande toewijzing van slots voor de dienstregelingsperiode poogt de coördinator te voldoen aan afzonderlijke slotaanvragen die op korte termijn worden ingediend voor elk soort luchtvaart, inclusief de algemene luchtvaart. Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van de na de verdeling onder de gegadigde maatschappijen resterende slots

▼M3

in de in artikel 10 bedoelde pool en van op korte termijn beschikbaar komende slots.

Artikel 8 bis

Mobiliteit van slots

1. Slots mogen:

a) door een luchtvaartmaatschappij worden overgedragen tussen routes of soorten diensten van dezelfde luchtvaartmaatschappij,

b) worden overgedragen

i) tussen moeder- en dochtermaatschappijen, en tussen dochtermaatschappijen van dezelfde moedermaatschappij,

ii) als onderdeel van de verwerving van de zeggenschap over het kapitaal van een luchtvaartmaatschappij,

iii) in geval van gehele of gedeeltelijke overname, wanneer de slots rechtstreeks gekoppeld zijn aan de overgenomen luchtvaartmaatschappij.

c) tussen luchtvaartmaatschappijen worden uitgewisseld op basis van een slot voor een slot.

2. De in lid 1 bedoelde overdrachten of uitwisselingen worden ter kennis van de coördinator gebracht en treden niet in werking voordat zij uitdrukkelijk door de coördinator zijn bevestigd. De coördinator bevestigt de overdrachten of uitwisselingen niet, wanneer zij niet aan de voorwaarden van deze verordening voldoen en hij er niet van overtuigd is dat:

a) de luchthavenexploitatie niet wordt geschaad, rekening houdend met alle technische, operationele en milieubeperkingen;

b) de overeenkomstig artikel 9 opgelegde beperkingen worden nageleefd;

c) lid 3 niet van toepassing is op een slotoverdracht;

3. a) slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, onder b), kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder b) worden overgedragen, behalve in het geval van een wettelijk toegestane overname van de activiteiten van een failliete onderneming.

b) slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, onder b), punten ii) en iii), kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder a), worden overgedragen op een andere route, tenzij de nieuwe gegadigde op de nieuwe route met dezelfde voorrang zou zijn behandeld als op de aanvankelijke route.

c) slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, onder b), kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder c), worden uitgewisseld, behalve om de slottijden voor deze diensten dichter bij de oorspronkelijk gevraagde te brengen.

Artikel 8 ter

Uitsluiting van schadevergoedingsclaims

In verband met de eventuele beperking of beëindiging van het recht op reeksen slots als bedoeld in artikel 8, lid 2, uit hoofde van het Gemeenschapsrecht, met name de toepassing van de regels van het Verdrag inzake luchtvervoer, kunnen geen schadeclaims worden ingediend. Deze verordening doet geen afbreuk aan de bevoegdheden van over-

▼M3

heidsinstanties om de overdracht van slots tussen luchtvaartmaatschappijen te eisen en de toewijzing ervan te reguleren op grond van de nationale mededingingswet of de artikelen 81 of 82 van het Verdrag of Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad van 21 december 1989 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen ([1]). Deze overdrachten kunnen uitsluitend plaatsvinden zonder financiële compensatie.

Artikel 9

Openbaredienstverplichtingen

1. Als op een route overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd, kan een lidstaat op een gecoördineerde luchthaven de voor de voorgenomen diensten op die route vereiste slots reserveren. Indien de gereserveerde slots op de betrokken route niet worden gebruikt, worden deze slots met inachtneming van lid 2 ter beschikking gesteld van elke andere luchtvaartmaatschappij die belangstelling heeft om de route te exploiteren overeenkomstig de openbaredienstverplichtingen. Indien andere luchtvaartmaatschappijen geen belangstelling hebben om de route te exploiteren en de betrokken lidstaat geen aanbesteding organiseert overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92, worden de slots gereserveerd voor een andere route waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden of worden zij teruggegeven aan de pool.

2. De aanbestedingsprocedure van artikel 4, lid 1, onder d) tot en met g), en artikel 4, lid 1, onder i), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 wordt gevolgd voor het gebruik van de in lid 1 bedoelde slots, wanneer meer dan één communautaire luchtvaartmaatschappij belangstelling heeft om de route te exploiteren en niet in staat is geweest binnen één uur vóór of na de van de coördinator gevraagde tijden slots te verkrijgen.

Artikel 10

Slotpool

1. De coördinator vormt een pool die alle slots bevat die niet volgens artikel 8, leden 2 en 4, zijn toegewezen. Alle nieuwe slotcapaciteit die overeenkomstig artikel 3, lid 3, is bepaald, wordt in de pool geplaatst.

2. Een reeks slots die aan een luchtvaartmaatschappij is toegewezen voor de exploitatie van een geregelde luchtdienst of een geplande niet-geregelde luchtdienst geeft die luchtvaartmaatschappij niet het recht op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, wanneer de luchtvaartmaatschappij de coördinator niet overtuigend kan aantonen dat zij de slots, zoals vrijgegeven door de coördinator, in de dienstregelingsperiode waarvoor zij toegewezen zijn, voor ten minste 80 % van de tijd heeft geëxploiteerd.

3. Slots die vóór 31 januari aan een luchtvaartmaatschappij zijn toegewezen voor het volgende zomerseizoen of vóór 31 augustus voor het volgende winterseizoen, maar die vóór die data aan de coördinator worden teruggegeven om opnieuw te worden toegewezen, tellen niet mee voor de berekening van het gebruik.

4. Indien niet kan worden aangetoond dat de reeks slots voor 80 % is gebruikt, worden alle slots waaruit die reeks bestaat, in de slotpool opgenomen, tenzij voor de niet-benutting een van de volgende redenen kan worden aangevoerd:

a) niet te voorziene en onvermijdelijke gevallen die de luchtvaartmaatschappij niet in de hand heeft en die leiden tot:

   — het aan de grond houden van het type vliegtuig dat meestal voor de betrokken dienst wordt gebruikt;

([1]) PB L 395 van 30.12.1989, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1310/97 (PB L 180 van 9.7.1997, blz. 1).

▼M3

— de sluiting van een luchthaven of luchtruim;

— een ernstige verstoring van de vluchten op de desbetreffende luchthavens, waaronder de reeksen slots op andere communautaire luchthavens die gerelateerd zijn aan routes welke getroffen worden door een dergelijke verstoring, gedurende een aanzienlijk deel van de desbetreffende dienstregelingsperiode;

b) een onderbreking van luchtdiensten ten gevolge van acties die erop gericht zijn deze diensten te verstoren, waardoor het voor de luchtvaartmaatschappij praktisch en/of technisch onmogelijk wordt om de geplande exploitatie voort te zetten;

c) ernstige financiële nadelen voor de betrokken communautaire luchtvaartmaatschappij, met als gevolg de afgifte van een tijdelijke vergunning door de vergunningverlenende autoriteiten in afwachting van een financiële reorganisatie van de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 5, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 2407/92;

d) juridische procedures over de toepassing van artikel 9 op routes waaraan openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92, hetgeen heeft geleid tot de tijdelijke schorsing van de exploitatie van deze routes.

5. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie de toepassing van lid 4 door de coördinator van een luchthaven die onder het toepassingsgebied van deze verordening valt.

Zij neemt een beslissing binnen twee maanden na ontvangst van een verzoek, overeenkomstig de procedure van artikel 13, lid 2.

6. Onverminderd artikel 8, lid 2, van deze verordening en onverminderd artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92, worden in de pool opgenomen slots verdeeld over de luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend. 50 % van deze slots wordt eerst toegewezen aan nieuwe gegadigden, tenzij hun aanvragen minder dan 50 % bedragen. De coördinator behandelt de verzoeken van nieuwe gegadigden en andere luchtvaartmaatschappijen op een billijke wijze, overeenkomstig de coördinatieperiodes van iedere dienstregelingsdag.

Aanvragen van nieuwe gegadigden die op grond van artikel 2, onder b), zowel punt i) als punt ii), of artikel 2, onder b), zowel punt i) als punt iii), in aanmerking komen voor de status van nieuwe gegadigde, hebben voorrang.

7. Wanneer een nieuwe gegadigde een hem binnen één uur vóór of na de gewenste tijd aangeboden reeks slots niet heeft aanvaard, verliest hij de status van nieuwe gegadigde voor de duur van die dienstregelingsperiode.

8. In geval van diensten die worden geëxploiteerd door een groep luchtvaartmaatschappijen kan slechts één van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen een aanvraag voor de benodigde slots indienen. De luchtvaartmaatschappij die een dergelijke dienst exploiteert neemt de verantwoordelijkheid op zich om te voldoen aan de in artikel 8, lid 2, genoemde exploitatiecriteria om verworven rechten te behouden.

Slots die aan één van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen zijn toegewezen, kunnen door één of meer andere luchtvaartmaatschappijen voor de gezamenlijke exploitatie worden gebruikt, op voorwaarde dat de identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij waaraan de slots zijn toegewezen voor coördinatie- en monitoringdoeleinden voor de gezamenlijke vlucht gehandhaafd blijft. Wanneer dergelijke vluchten worden stopgezet, blijven de daarvoor gebruikte slots bij de luchtvaartmaatschappij waaraan zij oorspronkelijk waren toegewezen. Luchtvaartmaatschappijen die deelnemen aan gezamenlijke vluchten, stellen de coördinatoren voor de aanvang van deze vluchten in kennis van de gegevens betreffende dergelijke vluchten.

9. Indien er voor nieuwe gegadigden ernstige problemen blijven bestaan, zorgt de lidstaat ervoor dat er een vergadering van het coördina-

▼M3

tiecomité wordt belegd om te onderzoeken hoe deze problemen kunnen worden verholpen. De Commissie wordt op deze vergadering uitgenodigd.

▼M4

Artikel 10 bis

Voor de toepassing van artikel 10, lid 2, aanvaarden de coördinatoren dat de luchtvaartmaatschappijen voor de zomerdienstregelingsperiode van 2010 recht hebben op de reeksen slots die hun overeenkomstig deze verordening aan het begin van de zomerdienstregelingsperiode van 2009 waren toegewezen.

———————

▼M3

Artikel 11

Klachten en recht van beroep

1. Onverminderd de rechten van beroep krachtens de nationale wetgeving, worden klachten in verband met de toepassing van artikel 7, lid 2, de artikelen 8, 8 bis en 10, en artikel 14, leden 1 tot en met 4 en lid 6, voorgelegd aan het coördinatiecomité. Het coördinatiecomité neemt de kwestie binnen één maand nadat de klacht is ingediend, in behandeling en doet zo mogelijk voorstellen aan de coördinator om de problemen op te lossen. Als de problemen niet kunnen worden opgelost, kan de betrokken lidstaat binnen de daaropvolgende twee maanden voorzien in bemiddeling door een representatieve organisatie van luchtvaartmaatschappijen of luchthavens of een andere derde partij.

2. De lidstaten nemen overeenkomstig het nationale recht passende maatregelen om coördinatoren te beschermen tegen schadeclaims inzake hun functies krachtens deze verordening, behoudens in gevallen van grove nalatigheid of opzettelijk wangedrag.

▼B

Artikel 12

▼M3

Betrekkingen met derde landen

1. Wanneer, wat de toewijzing en het gebruik van slots op zijn luchthavens betreft, blijkt dat een derde land

a) communautaire luchtvaartmaatschappijen geen behandeling toekent die vergelijkbaar is met de behandeling die door deze verordening aan luchtvaartmaatschappijen uit dat land wordt toegekend, of

b) communautaire luchtvaartmaatschappijen niet de facto een nationale behandeling toekent, of

c) aan luchtvaartmaatschappijen uit andere derde landen een gunstiger behandeling toekent dan aan communautaire luchtvaartmaatschappijen,

kan de Commissie volgens de procedure van artikel 13, lid 2, besluiten dat een of meer lidstaten maatregelen moeten treffen, inclusief de gehele of gedeeltelijke schorsing van de toepassing van deze verordening, ten aanzien van een of meer luchtvaartmaatschappijen uit dat derde land, teneinde het discriminerende gedrag van het betrokken derde land te beëindigen.

▼B

2. De Lid-Staten stellen de Commissie op de hoogte van alle ernstige juridische of feitelijke moeilijkheden die communautaire luchtvaartmaatschappijen ondervinden bij het verwerven van „slots” op luchthavens in derde landen.

▼M3

Artikel 13

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden [1] van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Voorts kan het comité door de Commissie worden geraadpleegd over elke andere kwestie in verband met de toepassing van deze verordening.

4. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 14

Handhaving

1. Een vluchtplan van een luchtvaartmaatschappij kan door de bevoegde luchtverkeersleidingsautoriteiten worden verworpen, wanneer de luchtvaartmaatschappij van plan is op een gecoördineerde luchthaven te landen of op te stijgen tijdens de periodes waarin de luchthaven gecoördineerd is, zonder dat de coördinator daarvoor een slot heeft toegewezen.

2. De coördinator trekt de reeks slots die is toegewezen aan een luchtvaartmaatschappij in oprichting in en plaatst deze in de pool op 31 januari voor het volgende zomerseizoen of op 31 augustus voor het volgende winterseizoen, als de onderneming op die datum niet in het bezit is van een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning of indien de bevoegde autoriteit die de vergunningen afgeeft niet heeft gezegd dat er vóór aanvang van de dienstregelingsperiode in kwestie waarschijnlijk een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning zal worden afgegeven.

3. Wanneer een luchtvaartmaatschappij een reeks slots heeft verkregen als resultaat van een uitwisseling overeenkomstig artikel 8 bis, lid 1, onder c), en deze slots niet zijn gebruikt zoals voorgenomen, trekt de coördinator de reeks slots in en plaatst hij deze in de pool.

4. Luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uitvoeren op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van de als onderdeel van een reeks slots toegewezen slot of slots op aanzienlijk andere wijze gebruiken dan zij aangaven te zullen doen ten tijde van de toewijzing van de slots, waardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad, verliezen de in artikel 8, lid 2, bedoelde status. Nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord en één waarschuwing heeft uitgegeven, kan de coördinator besluiten de desbetreffende reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode in te trekken en weer in de pool op te nemen.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat er doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties of gelijkwaardige maatregelen zijn waarmee kan worden opgetreden tegen het herhaaldelijk en opzettelijk uitvoeren van luchtdiensten op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen slots of tegen het gebruik van slots op wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van de slots, waardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad.

[1] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

▼M3

6. a) Onverminderd artikel 10, lid 4, kan een coördinator, wanneer een luchtvaartmaatschappij er niet in slaagt het in artikel 8, lid 2, vermelde gebruikspercentage van 80 % te bereiken, besluiten die reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor de resterende duur van de dienstregelingsperiode in te trekken en weer in de pool op te nemen, nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord.

b) Onverminderd artikel 10, lid 4, neemt de coördinator, nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord, een reeks slots weer op in de pool, wanneer er geen slots van die reeks zijn gebruikt nadat 20 % van de geldigheidsduur van de reeks is verstreken.

Artikel 14 bis

Rapportage en samenwerking

1. De Commissie dient uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een verslag over de uitvoering hiervan in bij het Europees Parlement en de Raad. In het verslag wordt met name ingegaan op de toepassing van de artikelen 8, 8 bis en 10.

2. De lidstaten en de Commissie werken samen bij de uitvoering van deze verordening, met name voor het verzamelen van de informatie voor het in lid 1 bedoelde verslag.

▼B

Artikel 15

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dertigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.