FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 22/2004

fastlagt af Rådet den 19. februar 2004

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. . . ./2004 af . . . om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne

(2004/C 95 E/03)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen [1],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg [2],

efter proceduren i traktatens artikel 251 [3], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Nærværende forordning er en opfølgning af konklusionerne af Det Europæiske Råds møde i Stockholm den 23. og 24. marts 2001 og udgør et første skridt i en omfattende revisionsproces. For at følge med udviklingen, navnlig hvad angår nytilkomne luftfartsselskaber og spørgsmål vedrørende markedsadgang, bør denne forordning tages op til gennemgang efter at have været i anvendelse i en vis periode.

(2) Erfaringen har vist, at Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 [4] bør styrkes for at sikre den bedste og mest fleksible udnyttelse af den begrænsede kapacitet i overbelastede lufthavne.

(3) Forordningen børderfor ændres i henhold til dens artikel 14 og for at tydeliggøre en række bestemmelser.

(4) Det er ønskeligt at følge den internationale terminologi og derfor anvende udtrykkene fartplansformidlet lufthavn og koordineret lufthavn i stedet for henholdsvis koordineret og fuldt koordineret lufthavn.

(5) Lufthavne med alvorlig overbelastning bør have status som koordinerede lufthavne på grundlag af objektive kriterier og efter foretagelse af en kapacitetsanalyse. I koordinerede lufthavne er detaljerede bestemmelser påkrævede for at sikre, at principperne om gennemsigtighed, neutralitet og ikke-diskriminering overholdes fuldt ud. Særlige aktiviteter, som f.eks. helikopteroperationer, bør ikke være underlagt regler om slottildeling, hvis dette ikke er nødvendigt.

(6) I fartplansformidlede lufthavne bør fartplansformidleren handle uafhængigt. I koordinerede lufthavne spiller koordinatoren en central rolle i koordineringsprocessen. Koordinatorer bør derfor være fuldstændig uafhængige, og deres ansvarsområde bør specificeres i detaljer.

(7) Det er nødvendigt detaljeret at specificere den rolle, som det koordinationsudvalg, der skal nedsættes til at bistå og formidle i forbindelse med slottildeling, skal spille. Medlemsstaternes repræsentanter bør indbydes til at deltage i koordinationsudvalgets møder som observatører uden stemmeret. Observatørstatus bør ikke være til hinder for, at sådanne repræsentanter kan lede udvalgsmøderne. Det er vigtigt at sikre, at koordinationsudvalget ikke kan træffe afgørelser, som er bindende for koordinatoren.

(8) Det må også tydeliggøres, at slottildeling går ud på at give luftfartsselskaberne tilladelse til at benytte sig af lufthavnsfaciliteterne for landing og afgang på specifikke datoer og tidspunkter i den periode, for hvilken tilladelsen er blevet givet. Behovet for at udvikle regler og procedurer for koordinering af lufthavns-slots og luftvejs-slots bør undersøges.

(9) Af hensyn til operationsstabilitet er der i det eksisterende system dog mulighed for gentildeling af slots, hvortil de etablerede luftfartsselskaber har erhvervet en vis traditionsmæssig forret (hævdvundne rettigheder). For at tilskynde til regelmæssige operationer i en koordineret lufthavn bør det fastsættes, at disse hævdvundne rettigheder gælder for slotserier. Samtidig bør medlemsstaterne ved fastsættelsen af kapacitetsparametre kunne tage hensyn til de operationelle og miljømæssige begrænsninger.

(10) Slots med traditionel forret bør være i overensstemmelse med udnyttelsesberegningerne og med alle andre relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 95/93 for at luftfartsselskaberne fortsat kan have ret til disse slots i den næste tilsvarende fartplansperiode. Situationen for hævdvundne rettigheder i tilfælde med fælles operationer, fælles rutenummer eller franchiseordninger bør klarlægges.

---

[1] EFT C 270 E af 25.9.2001, s. 131, og EUT C . . .

[2] EFT C 125 af 27.5.2002, s. 8.

[3] Europa-Parlamentets udtalelse af 11. juni 2002 (EUT C 261 E af 30.10.2003, s. 116), Rådets fælles holdning af 19. februar 2004 og Europa-Parlamentets holdning af . . . (endnu ikke offentliggjort i EUT).

[4] EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1554/2003 (EUT L 221 af 4.9.2003, s. 1).

(11) Regelmæssige operationer i en lufthavn bør prioriteres, og dette bør administreres strengt, uden sondring mellem ruteflyvning og charterflyvning.

(12) Definitionen af nytilkomment luftfartsselskab bør styrke beflyvning af fyldestgørende flyruter til regionerne og øge potentiel konkurrence på ruter i Fællesskabet.

(13) For bedre at kunne sikre, at tredjelande blandt andet indrømmer EF-luftfartsselskaber tilsvarende behandling, bør der fastsættes en procedure, så Fællesskabet mere effektivt kan skride ind over for tredjelande, som ikke indrømmer EF-luftfartsselskaber en behandling, der svarer til behandlingen i Fællesskabet.

(14) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(15) Et luftfartsselskab kan kun få adgang til en koordineret lufthavn, hvis det har fået tildelt et slot. Der bør træffes foranstaltninger for at garantere håndhævelse af denne forordning, navnlig hvis luftfartsselskaber gentagne gange og forsætligt ikke overholder slottildelingsbestemmelserne.

(16) Der bør indføres en procedure til at prøve de beslutninger, der træffes af koordinatoren.

(17) For at undgå enhver tvivl bør det specificeres, at anvendelsen af bestemmelserne i denne forordning er med forbehold af konkurrencebestemmelserne i traktaten, navnlig artikel 81 og 82, samt Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 af 21. december 1989 om kontrol med virksomhedssammenslutninger ([2]) —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EØF) nr. 95/93 ændres således:

1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

»1. Denne forordning gælder for EF-lufthavne.«

2) Artikel 2 ændres således:

a) Litra a) og b) affattes således:

»a) »slot«: en tilladelse givet af en koordinator i medfør af denne forordning til at benytte hele den til afvikling af en flyvning nødvendige lufthavnsinfrastruktur i en koordineret lufthavn på en given dag og på et givet tidspunkt til landing eller afgang som tildelt af en koordinator i henhold til denne forordning

b) »nytilkommet luftfartsselskab«:

i) et luftfartsselskab, der anmoder om et slot, der indgår i en slotserie, i en lufthavn på en given dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, i alt ville have under fem slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag, eller

ii) et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem to EF-lufthavne, hvor højst to andre luftfartsselskaber opererer samme ruteflyvning uden mellemlanding mellem disse lufthavne eller lufthavnssystemer den pågældende dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, stadig ville have under fem slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding, eller

iii) et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie i en lufthavn til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem den pågældende lufthavn og en regional lufthavn, hvor intet andet luftfartsselskab opererer direkte ruteflyvning mellem disse lufthavne eller lufthavnssystemer på den pågældende dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, stadig ville have under fem slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding.

Et luftfartsselskab, som har over 5 % af alle slots, der er til rådighed på den pågældende dag i den pågældende lufthavn, eller over 4 % af alle slots, der er til rådighed på den pågældende dag i det lufthavnssystem, som den pågældende lufthavn er en del af, betragtes ikke som nytilkommet luftfartsselskab i den pågældende lufthavn«.

b) Litra f) og g) affattes således:

»f) i) »luftfartsselskab«: en lufttransportvirksomhed, der er indehaver af en gyldig licens eller tilsvarende senest den 31. januar gældende for den følgende sommersæson eller den 31. august gældende for den følgende vintersæson. For så vidt angår artikel 4, 8, 8a og 10 omfatter definitionen af luftfartsselskab også operatører, der driver forretningsflyvning efter en fartplan; i artikel 7 og 14 omfatter definitionen af luftfartsselskab også alle civile flyoperatører.

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

([2]) EFT L 395 af 30.12.1989, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 (EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1).

ii) »gruppe luftfartsselskaber«: to eller flere luftfartsselskaber, som sammen udfører fælles operationer, franchiseoperationer eller anvender fælles rutenummer med henblik på at drive en specifik flyvning

g) »koordineret lufthavn«: en lufthavn, hvor et luftfartsselskab eller en anden flyoperatør for at kunne lande eller afgå skal have tildelt et slot af en koordinator med undtagelse af statslige flyvninger, nødlandinger og humanitære flyvninger«.

c) Følgende litra tilføjes:

»i) »fartplansformidlet lufthavn«: en lufthavn, hvor der på nogle tidspunkter i løbet af en dag, en uge eller et år kan opstå overbelastning, som sandsynligvis kan løses ved frivilligt samarbejde mellem luftfartsselskaber, og hvor der er blevet udpeget en fartplansformidler til at lette operationerne for de luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve den pågældende lufthavn

j) »lufthavnens forvaltningsorgan«: organ, som, eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller bestemmelser har til opgave at administrere og forvalte lufthavnens faciliteter og koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige operatører, der opererer i lufthavnen eller i lufthavnssystemet

k) »slotserie«: mindst fem slots, der er blevet ansøgt om for en fartplanssæson på samme tid, regelmæssigt på samme ugedag, og som er blevet således tildelt eller, hvis det ikke er muligt, på omtrent samme tidspunkt

l) »forretningsflyvning«: den sektor af almenflyvning, som omfatter virksomheders drift eller anvendelse af fly til transport af passagerer eller varer som led virksomhedsdriften, idet denne form for flyvning generelt ikke kan købes af offentligheden, og med piloter, der mindst har et gyldigt erhvervsflyvningscertifikat, der omfatter instrumentbevis

m) »koordineringsparametre«: al den kapacitet, der er til rådighed for slottildeling i en lufthavn i hver koordineringsperiode, udtrykt på en operationel måde, når alle tekniske, operationelle og miljømæssige forhold, der har betydning for lufthavnsinfrastrukturen og dens delsystemers ydeevne tages i betragtning«.

3) Artikel 3 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. a) En medlemsstat har ikke pligt til at give en lufthavn status som fartplansformidlet lufthavn eller koordineret lufthavn, undtagen i henhold til bestemmelserne i denne artikel.

b) En medlemsstat giver kun en lufthavn status som koordineret lufthavn i henhold til bestemmelserne i stk. 3.«

b) I stk. 2 ændres »koordineret lufthavn« til »fartplansformidlet lufthavn«.

c) Stk. 3 affattes således:

»3. Den ansvarlige medlemsstat skal sørge for, at lufthavnens forvaltningsorgan eller et andet kompetent organ udfører en grundig kapacitetsanalyse i en lufthavn uden særlig status eller en fartplansformidlet lufthavn, når denne medlemsstat finder det nødvendigt, eller inden for seks måneder:

i) på skriftlig anmodning fra luftfartsselskaber, der repræsenterer mere end halvdelen af lufthavnens operationer eller fra lufthavnens forvaltningsorgan, når de finder, at kapaciteten er utilstrækkelig til at klare den nuværende eller planlagte trafik i bestemte perioder, eller

ii) på Kommissionens anmodning, navnlig når en lufthavn i realiteten kun kan beflyves af luftfartsselskaber, som er blevet tildelt slots, eller hvor luftfartsselskaber, og navnlig nytilkomne luftfartsselskaber, har alvorlige problemer med at sikre sig landings- og afgangsmuligheder i den pågældende lufthavn.

Denne analyse udføres i henhold til almindeligt anerkendte metoder for at fastslå kapacitetsproblemerne under hensyntagen til de miljømæssige problemer, der gælder for lufthavnen. Analysen skal behandle muligheden for at imødegå sådanne mangler ved hjælp af ny eller ændret infrastruktur, operationelle ændringer eller andre ændringer samt fastlægge en tidsramme for at løse problemerne. Analysen skal ajourføres, hvis stk. 5 finder anvendelse, eller hvis der foretages ændringer i lufthavnen, som har stor betydning for kapaciteten og udnyttelse af kapaciteten. Både analysen og den metode, den bygger på, skal stilles til rådighed for de parter, der har anmodet om analysen, og til andre interesserede parter på anmodning. Analysen meddeles samtidig Kommissionen.«

d) Stk. 4 erstattes af følgende stykker:

»4. På grundlag af analysen skal medlemsstaterne høre lufthavnens forvaltningsorgan, de luftfartsselskaber, der regelmæssigt beflyver lufthavnen, deres repræsentative organisationer, repræsentanter for almenflyvning, der regelmæssigt beflyver lufthavnen, og flyvekontroltjenesten om lufthavnens kapacitetssituation.

5. Når der er kapacitetsproblemer i mindst en fartplanssæson, sikrer medlemsstaterne, at lufthavnen kun gives status som koordineret lufthavn i de relevante perioder, hvis:

a) manglerne er så alvorlige, at betydelige forsinkelser ikke kan undgås i lufthavnen

b) der er ikke nogen mulighed for at løse disse problemer på kort sigt.

6. Uanset stk. 5 kan medlemsstaterne undtagelsesvis give de berørte lufthavne status som koordinerede lufthavne for den pågældende periode.«

e) Det nuværende stk. 5 bliver stk. 7 og udtrykket »fuldt koordineret lufthavn« ændres til »koordineret lufthavn«.

4) Artikel 4 ændres således:

a) Titlen affattes således: »Fartplansformidleren og koordinatoren«.

b) Stk. 1-6 erstattes af følgende:

»1. Den medlemsstat, der har ansvaret for en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, skal sikre udpegelse af en kvalificeret fysisk eller juridisk person til henholdsvis fartplansformidler eller lufthavnskoordinator efter at have hørt de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen regelmæssigt, deres repræsentative organisationer og lufthavnens forvaltningsorgan samt koordineringsudvalget, såfremt et sådant findes. Samme person kan udnævnes til fartplansformidler eller koordinator for mere end en lufthavn.

2. Den medlemsstat, der har ansvaret for en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, sikrer:

a) at fartplansformidleren i en fartplansformidlet lufthavn handler i henhold til denne forordning på uafhængig, neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde

b) at koordinatoren i en koordineret lufthavn er uafhængig ved funktionelt at adskille koordinatoren fra enhver involveret part. Finansieringen af koordinatorens virksomhed skal være tilrettelagt således, at den garanterer koordinatorens uafhængige status

c) at koordinatoren handler i henhold til denne forordning på neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde.

3. Fartplansformidleren og koordinatoren deltager i sådanne internationale fartplanskonferencer for luftfartsselskaber, som er tilladte i henhold til fællesskabsretten.

4. Fartplansformidleren rådgiver luftfartsselskaberne og anbefaler alternative ankomst- og/eller afgangstider, når overbelastning kan forventes.

5. Koordinatoren er eneansvarlig for tildeling af slots. Koordinatoren tildeler slots i henhold til bestemmelserne i denne forordning og træffer foranstaltninger til, at slots også kan tildeles i nødsituationer uden for arbejdstiden.

6. Fartplansformidleren kontrollerer, at luftfartsselskabernes operationer er i overensstemmelse med de fartplaner, der er blevet anbefalet dem. Koordinatoren kontrollerer, at luftfartsselskabernes operationer er i overensstemmelse med de slots, der er blevet tildelt dem. Denne kontrol sker i samarbejde med lufthavnens forvaltningsorgan og flyvekontrolmyndighederne og skal tage hensyn til tidspunktet og andre relevante parametre i forbindelse med den pågældende lufthavn.

Koordinatoren fremsender efter anmodning en årlig aktivitetsrapport til de berørte medlemsstater og til Kommissionen, navnlig vedrørende anvendelsen af artikel 8a og artikel 14 samt om enhver klage vedrørende anvendelsen af artikel 8 og 10, som er indsendt til koordinationsudvalget, og de initiativer, der er taget for at løse problemerne.

7. Alle fartplansformidlere og koordinatorer samarbejder for at finde frem til uoverensstemmelser mellem fartplaner.«

c) Det nuværende stk. 7 bliver stk. 8, og indledningen affattes således:

»Koordinatoren skal på anmodning og inden for en rimelig tidsfrist stille følgende oplysninger gratis til rådighed for berørte parter, navnlig for koordinationsudvalgets medlemmer eller observatører, enten skriftligt eller i en anden let tilgængelig form:«.

d) Det nuværende stk. 8 bliver stk. 9 og affattes således:

»9. Oplysningerne i stk. 8 skal stilles til rådighed senest på tidspunktet for de relevante fartplankoordineringskonferencer og i givet fald under og efter konferencerne. Koordinatoren stiller på anmodning disse oplysninger til rådighed i resumeret form. Der kan for disse resumerede oplysninger kræves en afgift, der står i forhold til udgifterne.«

e) Følgende stykke tilføjes:

»10. Hvis der foreligger relevante og almindeligt accepterede fartplansoplysningsstandarder, skal fartplansformidleren, koordinatoren og luftfartsselskaberne anvende disse, forudsat de er i overensstemmelse med fællesskabsretten.«

5) Artikel 5-9 affattes således:

»*Artikel 5*

Koordinationsudvalget

1. Den ansvarlige medlemsstat skal for en koordineret lufthavn sikre, at der nedsættes et koordinationsudvalg. Samme koordinationsudvalg kan udpeges for mere end en lufthavn. Medlemskab af dette udvalg skal i det mindste stå åbent for de luftfartsselskaber, der regelmæssigt beflyver lufthavnen/lufthavnene, og deres repræsentative organisationer, lufthavnens forvaltningsorgan, den relevante flyvekontrolmyndighed og repræsentanter for almenflyvning, der regelmæssigt beflyver lufthavnen/lufthavnene.

Koordinationsudvalgets opgaver er:

a) at stille forslag til eller rådgive koordinatoren og/eller medlemsstaten vedrørende:

— mulighederne for at øge lufthavnskapaciteten, som fastlagt i artikel 3, eller at forbedre udnyttelsen af den

— koordineringsparametre, som fastsættes i henhold til artikel 6

— metoder til overvågning af benyttelsen af de tildelte slots

— lokale retningslinjer for tildeling af slots eller overvågning af benyttelsen af de tildelte slots under hensyntagen bl.a. til eventuelle miljøforhold, som omhandlet i artikel 8, stk. 5

— forbedring af de eksisterende trafikforhold i lufthavnen

— alvorlige problemer for nytilkomne selskaber, som omhandlet i artikel 10, stk. 9

— alle spørgsmål vedrørende lufthavnskapaciteten

b) at mægle mellem alle interesserede parter vedrørende klager over slottildeling som omhandlet i artikel 11.

2. Repræsentanter for medlemsstaten og koordinatoren indbydes til koordinationsudvalgets møder som observatører.

3. Koordinationsudvalget udarbejder en skriftlig forretningsorden, der bl.a. omfatter deltagelse, valg, mødehyppighed og anvendt(e) sprog. Ethvert medlem af koordinationsudvalget kan foreslå lokale retningslinjer som omhandlet i artikel 8, stk. 5. På koordinatorens anmodning drøfter koordinationsudvalget foreslåede lokale retningslinjer for slottildeling samt for overvågning af benyttelsen af de tildelte slots. En rapport om drøftelserne i koordinationsudvalget forelægges den pågældende medlemsstat med angivelse af holdningerne i udvalget.

Artikel 6

Koordineringsparametre

1. I en koordineret lufthavn sikrer den ansvarlige medlemsstat, at der fastsættes parametre for slottildeling to gange om året under hensyntagen til alle relevante tekniske, operationelle og miljømæssige begrænsninger samt ændringer heraf.

Dette sker på grundlag af en objektiv analyse af mulighederne for at modtage lufttrafikken og under hensyntagen til de forskellige typer trafik i den pågældende lufthavn, den overbelastning, der kan forventes at forekomme i koordineringsperioden, og kapacitetssituationen.

Parametrene gives til lufthavnskoordinatoren i god tid, inden den første slottildeling finder sted med henblik på fartplanskonferencerne.

2. Med henblik på den i stk. 1 nævnte procedure fastsætter koordinatoren, hvor dette ikke bestemmes af medlemsstaten, relevante koordineringsintervaller efter høring af koordinationsudvalget og i overensstemmelse med den fastlagte kapacitet.

3. Fastsættelse af parametre og af metodik samt ændringer hertil drøftes indgående i koordinationsudvalget med henblik på at forøge kapaciteten og antallet af slots, der kan fordeles, før der træffes endelig beslutning om parametrene for slottildeling. Alle relevante dokumenter stilles til rådighed for de berørte parter på anmodning.

Artikel 7

Oplysninger til fartplansformidleren og koordinatoren

1. Luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, indgiver alle de af henholdsvis fartplansformidleren eller koordinatoren ønskede relevante oplysninger. Oplysningerne gives i det format og inden for den tidsfrist, der er specificeret af fartplansformidleren eller koordinatoren. På det tidspunkt, hvor det ansøger om slots, skal et luftfartsselskab navnlig informere koordinatoren om, hvorvidt det ved tildeling af slots kan nyde godt af status som nytilkommet luftfartsselskab, som omhandlet i artikel 2, litra b).

For alle andre lufthavne, som ikke er blevet givet en særlig status, giver lufthavnens forvaltningsorgan, hvis en koordinator anmoder derom, alle oplysninger om luftfartsselskabers planlagte flyvninger, som det er i besiddelse af.

2. Hvis et luftfartsselskab ikke indgiver oplysningerne i stk. 1, medmindre det på tilfredsstillende måde kan vise, at der foreligger formildende omstændigheder, eller giver falske eller vildledende oplysninger, tager koordinatoren ikke anmodningen eller anmodningerne om slots fra det luftfartsselskab, som de manglende, falske eller vildledende oplysninger vedrører, i betragtning. Koordinatoren giver det pågældende luftfartsselskab mulighed for at fremsætte bemærkninger.

3. Fartplansformidleren eller koordinatoren, lufthavnens forvaltningsorgan og flyvekontrolmyndighederne udveksler alle de oplysninger, der er nødvendige i forbindelse med udførelsen af deres respektive opgaver.

Artikel 8

Tildeling af slots

1. Slotserier tildeles fra slotpuljen til de ansøgende luftfartsselskaber som rettigheder til at benytte lufthavnsinfrastrukturen til landing eller afgang i den fartplansæson, der er anmodet om, og ved udløb af fartplansæsonen skal de returneres til slotpuljen, som er oprettet i henhold til bestemmelserne i artikel 10.

2. Stk. 1 gælder ikke, når følgende betingelser er opfyldt, jf. dog artikel 7, 8a, 9, artikel 10, stk. 1, og artikel 14:

— et luftfartsselskab har benyttet en slotserie til ruteflyvning og planlagt charterflyvning og

— luftfartsselskabet kan til koordinatorens tilfredshed vise, at disse slots er blevet benyttet efter koordinatorens instrukser i mindst 80 % af tiden i den fartplansæson, for hvilken de er blevet tildelt.

I sådanne tilfælde har det pågældende luftfartsselskab ret til samme slotserie i næste tilsvarende fartplansæson, hvis det ansøger om det inden for den tidsfrist, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1.

3. Hvis ikke alle luftfartsselskabers ansøgninger om slots kan imødekommes til deres tilfredshed, gives der prioritet til erhvervsflyvning, især ruteflyvning og forud planlagt charterflyvning, jf. dog artikel 10, stk. 2. Ved konkurrerende ansøgninger inden for samme kategori tjenesteydelser prioriteres flyvning året rundt.

4. Tidsmæssig omdisponering af en slotserie før tildeling af resterende slots fra slotpuljen som anført i artikel 10 til de andre ansøgende luftfartsselskaber accepteres kun af driftsmæssige grunde, eller hvis de ansøgende luftfartsselskabers slottider vil blive forbedret i forhold til de tider, der oprindeligt blev ansøgt om. Dette får ikke virkning, før koordinatoren har givet sin udtrykkelige bekræftelse.

5. Koordinatoren skal også tage hensyn til yderligere regler og retningslinjer, som er fastsat af branchen på verdensniveau eller på fællesskabsniveau, samt lokale retningslinjer, der er foreslået af koordinationsudvalget og godkendt af den medlemsstat eller et eventuelt andet kompetent organ, der har ansvaret for den pågældende lufthavn, forudsat at sådanne regler og retningslinjer ikke påvirker koordinatorens uafhængighed, er i overensstemmelse med fællesskabsretten og sigter på at forbedre effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten. Den pågældende medlemsstat meddeler disse bestemmelser til Kommissionen.

6. Hvis en slotansøgning ikke kan imødekommes, informerer koordinatoren ansøgerluftfartsselskabet om grundene hertil og angiver nærmeste disponible alternative slot.

7. Koordinatoren bestræber sig for ud over den planlagte slottildeling for fartplansæsonen at imødekomme ansøgninger om individuelle slots med kort varsel for enhver form for luftfartsvirksomhed, inklusive almenflyvning. De resterende slots, efter fordeling blandt de ansøgende luftfartsselskaber som anført i artikel 10, kan anvendes i denne forbindelse samt slots, der er blevet frigjort med kort varsel.

Artikel 8a

Slotmobilitet

1. Slots kan:

a) overføres af et luftfartsselskab fra en rute eller type flyvning til en anden rute eller type flyvning, som drives af dette luftfartsselskab

b) overføres

i) mellem moderselskab og datterselskab og mellem datterselskaber af samme moderselskab

ii) som en del af overtagelse af kontrol med kapitalen i et luftfartsselskab

iii) ved hel eller delvis overtagelse, når de pågældende slots er direkte forbundet med den virksomhed, der overtages

c) byttes, slot for slot, mellem luftfartsselskaber.

2. Overførsler og bytninger som nævnt i stk. 1 i denne artikel meddeles koordinatoren og kan ikke få virkning, før koordinatoren udtrykkeligt har bekræftet dem. Koordinatoren skal afslå at bekræfte overførsler eller bytninger, hvis de ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, og hvis han/hun ikke er sikker på:

a) at lufthavnsoperationerne ikke berøres negativt heraf under hensyntagen til alle tekniske, operationelle og miljømæssige begrænsninger

b) at begrænsningerne i henhold til artikel 9 overholdes

c) at overførsel af slots ikke falder ind under stk. 3.

3. a) Slots, der er tildelt et nytilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b), kan ikke overføres, som anført i stk. 1, litra b), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner, undtagen når det drejer sig om en retmæssigt bemyndiget overtagelse af en insolvent virksomheds aktiviteter.

b) Slots, der er tildelt et nytilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b), nr. ii) og iii), kan ikke overføres til en anden rute, som anført i stk. 1, litra a), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner, medmindre det nytilkomne luftfartsselskab gives samme prioritet på den nye rute som på den oprindelige rute.

c) Slots, der er tildelt et nytilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b), kan ikke byttes som anført i stk. 1, litra c), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner undtagen for at forbedre slottiderne for disse flyvninger i forhold til de tider, der oprindeligt blev ansøgt om.

Artikel 8b

Udelukkelse af krav om kompensation

Den i artikel 8, stk. 2, anførte ret til en slotserie kan ikke give anledning til krav om kompensation i henhold til fællesskabsretten i forbindelse med begrænsning, restriktion eller eliminering heraf, navnlig ved anvendelse af traktatens bestemmelser om lufttransport. Denne forordning påvirker ikke de offentlige myndigheders beføjelse til at kræve slotoverførsel mellem luftfartsselskaber og til at bestemme, hvordan disse tildeles, i henhold til den nationale konkurrencelovgivning eller EF-traktatens artikel 81 eller 82 eller Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 af 21. december 1989 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (*). Disse overførsler kan kun finde sted uden betaling.

Artikel 9

Forpligtelse til offentlig tjeneste

1. Hvis der er blevet indført forpligtelse til offentlig tjeneste på en rute i medfør af artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92, kan en medlemsstat i en koordineret lufthavn reservere de nødvendige slots til den påtænkte drift af denne rute. Hvis de reserverede slots på den pågældende rute ikke benyttes, stilles disse slots til rådighed for ethvert andet luftfartsselskab, der er interesseret i at beflyve ruten i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste, jf. dog stk. 2. Hvis intet andet luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten, og den pågældende medlemsstat ikke giver ruten i udbud i henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i forordning (EØF) nr. 2408/92, reserveres disse slots enten til en anden rute, der er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, eller returneres til puljen.

2. Den i artikel 4, stk. 1, litra d)-g), og i artikel 4, stk. 1, litra i), i forordning (EØF) nr. 2408/92 fastsatte udbudsprocedure gælder for benyttelse af de i stk. 1 nævnte slots, hvis mere end et EF-luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten og ikke har været i stand til at få slots en time før eller efter de tidspunkter, koordinatoren er blevet anmodet om.

(*) EFT L 395 af 30.12.1989, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 (EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1).«

6) Artikel 10 affattes således:

»*Artikel 10*

Slotpulje

1. Koordinatoren opretter en pulje, som indeholder alle de slots, der ikke er blevet tildelt i medfør af artikel 8, stk. 2 og 4. Al ny slotkapacitet, som omtalt i artikel 3, stk. 3, placeres i puljen.

2. Det faktum, at en slotserie er blevet tildelt et luftfartsselskab til drift af en ruteflyvning eller en planlagt charterflyvning, giver ikke dette luftfartsselskab ret til samme serie slot i næste, tilsvarende fartplansæson, hvis luftfartsselskabet ikke til koordinatorens tilfredshed kan vise, at disse slots er blevet benyttet efter koordinatorens instrukser i mindst 80 % af tiden i den fartplansæson, som de er blevet tildelt for.

3. Slots, der tildeles et luftfartsselskab før 31. januar for den efterfølgende sommersæson, eller før 31. august for den efterfølgende vintersæson, men som returneres til koordinatoren til omfordeling før disse datoer, medtages ikke ved udnyttelsesberegningen.

4. Hvis det ikke kan vises, at 80 % af slotserien er blevet udnyttet, skal alle slots i den pågældende serie anbringes i puljen, medmindre følgende grunde kan anføres for den manglende udnyttelse:

a) uforudseelige og uafvendelige forhold, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på, og som medfører:

— startforbud for den flytype, der sædvanligvis benyttes på den pågældende forbindelse

— lukning af en lufthavn eller et luftrum

— alvorlig forstyrrelse af operationerne i de pågældende lufthavne, herunder de slotserier i andre fællesskabslufthavne, der vedrører ruter, der er blevet påvirket af disse forstyrrelser, i en væsentlig del af den relevante fartplansæson

b) indstilling af flyvninger på grund af handlinger, der har til formål at påvirke disse flyvninger, og som gør det praktisk og/eller teknisk umuligt for luftfartsselskabet at afvikle operationer som planlagt

c) alvorlig økonomisk skade for det pågældende EF-luftfartsselskab, som har medført, at de licensudstedende myndigheder har udstedt en midlertidig licens, indtil luftfartsselskabet kan foretage en finansiel rekonstruktion i overensstemmelse med artikel 5, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 2407/92

d) retssager vedrørende anvendelsen af artikel 9 for ruter, hvor der er indført forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92, med deraf følgende midlertidig indstilling af driften af sådanne ruter.

5. Kommissionen undersøger på anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ, hvorledes koordinatoren i en lufthavn, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde, anvender stk. 4.

Den træffer afgørelse senest to måneder efter modtagelse af anmodningen efter proceduren i artikel 13, stk. 2.

6. Slots fra puljen distribueres blandt de ansøgende luftfartsselskaber, jf. dog artikel 8, stk. 2, i denne forordning og artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92. 50 % af disse slots tildeles først nytilkomne luftfartsselskaber, medmindre disses ansøgninger udgør mindre end 50 %. Koordinatoren skal behandle ansøgninger fra nytilkomne og andre luftfartsselskaber retfærdigt i overensstemmelse med koordinationsperioderne for hver enkelt fartplansdag.

Ansøgninger fra nytilkomne luftfartsselskaber, der klassificeres som sådanne i henhold til både artikel 2, litra b), nr. i) og ii), eller artikel 2, litra b), nr. i) og iii), gives forrang.

7. Et nytilkommet luftfartsselskab, der har fået tilbudt slots inden for et tidsrum af en time før eller efter det ønskede tidspunkt, men som ikke har accepteret dette tilbud, kan ikke bibeholde sin status som nytilkommet selskab for den pågældende fartplansæson.

8. Når det drejer sig om ruter, der drives af en gruppe luftfartsselskaber, kan kun et af de deltagende luftfartsselskaber ansøge om de nødvendige slots. Det luftfartsselskab, der driver en sådan rute, har ansvaret for at opfylde driftskriterierne for at bibeholde hævdvunden rettighed, som anført i artikel 8, stk. 2.

Slots tildelt et af luftfartsselskaberne i denne operation kan benyttes af et andet/de andre deltagende luftfartsselskab/luftfartsselskaber til fælles operationer, dog skal designatorkoden for det luftfartsselskab, som disse slots blev tildelt, anvendes på den fælles flyvning med henblik på koordinering og overvågning. Hvis et sådant fællesskab opløses, forbliver disse slots hos det luftfartsselskab, som de oprindeligt blev tildelt. Luftfartsselskaber i driftsfællesskab skal informere koordinatorerne om enkelthederne ved sådanne operationer forud for påbegyndelsen af disse.

9. Hvis der fortsat består alvorlige problemer for nytilkomne luftfartsselskaber, sørger medlemsstaten for, at der indkaldes til møde i koordinationsudvalget. Formålet med mødet er at undersøge mulighederne for at afhjælpe situationen. Kommissionen indbydes til at deltage i dette møde.«

7) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

Klager og klageadgang

1. Klager vedrørende anvendelsen af artikel 7, stk. 2, artikel 8, 8a og 10 samt artikel 14, stk. 1, 2, 3, 4 og 6, indgives til koordinationsudvalget, uden at dette berører gældende klagerettigheder i henhold til national ret. Udvalget behandler sagen inden for en periode på en måned efter indgivelse af klagen og stiller om muligt forslag til koordinatoren for at forsøge at løse problemerne. Hvis klagerne ikke kan afgøres, kan den ansvarlige medlemsstat inden for yderligere to måneder skabe mulighed for mægling ved et luftfartsselskabs eller en lufthavns repræsentative organisationer eller anden tredjepart.

2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til i overensstemmelse med national lovgivning at beskytte deres koordinatorer for så vidt angår erstatningskrav, der måtte opstå i forbindelse med de af deres funktioner, som er omfattet af denne forordning, dog ikke erstatningskrav som følge af grov uagtsomhed eller forsætlig forsømmelse.«

8) I artikel 12 affattes overskriften og stk. 1 således:

»**Forbindelser med tredjelande**

1. Hvis det viser sig, at et tredjeland i forbindelse med tildeling og benyttelse af slots i dets lufthavne:

a) ikke indrømmer EF-luftfartsselskaberne en behandling, der svarer til den, der ifølge denne forordning gives til luftfartsselskaber fra det pågældende land, eller

b) ikke indrømmer EF-luftfartsselskaber de facto national behandling, eller

c) indrømmer luftfartsselskaber fra andre tredjelande en mere fordelagtig behandling end EF-luftfartsselskaber

kan Kommissionen, efter proceduren i artikel 13, stk. 2, beslutte, at en medlemsstat eller medlemsstater træffer foranstaltninger, inklusive hel eller delvis suspension af denne forordning, hvad angår et luftfartsselskab eller flere luftfartsselskaber fra det pågældende tredjeland med henblik på at imødegå det pågældende tredjelands diskriminerende adfærd.«

9) Artikel 13 og 14 affattes således:

»*Artikel 13*

Beslutningsprocedurer

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (*), jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Kommissionen kan også konsultere udvalget om ethvert andet spørgsmål vedrørende anvendelsen af denne forordning.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 14

Håndhævelse

1. Et luftfartsselskabs flyveplan kan afslås af de kompetente lufttrafikstyringsmyndigheder, hvis luftfartsselskabet har til hensigt at lande eller afgå i en koordineret lufthavn i de koordinerede perioder uden et af koordinatoren tildelt slot.

2. Koordinatoren tilbagetrækker de slotserier, der midlertidigt er tildelt et luftfartsselskab, som er ved at etablere sig, og placerer dem i puljen den 31. januar for den efterfølgende sommersæson eller den 31. august for den efterfølgende vintersæson, hvis virksomheden ikke har en licens eller tilsvarende på denne dato, eller hvis den kompetente licensudstedende myndighed ikke erklærer, at en licens eller tilsvarende sandsynligvis vil blive udstedt inden den relevante fartplansæsons begyndelse.

3. Hvis et luftfartsselskab har modtaget slotserier efter en bytning i henhold til artikel 8a, stk. 1, litra c), og disse slotserier ikke er blevet benyttet efter hensigten, tilbagetrækker koordinatoren disse slotserier og placerer dem i puljen.

4. Luftfartsselskaber, som gentagne gange og med forsæt enten driver flyvning på tidspunkter, som afviger betydeligt fra det tildelte slot, som del af en slotserie, eller benytter slots på en måde, der afviger betydeligt fra den, der blev anført i forbindelse med tildelingen, hvilket berører lufthavnsoperationerne eller lufttrafikken negativt, mister den i artikel 8, stk. 2, nævnte rettighed. Koordinatoren kan beslutte at tilbagetrække de pågældende slotserier fra luftfartsselskabet for resten af fartplansæsonen og placere dem i puljen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab og givet en enkelt advarsel.

5. Medlemsstaterne sikrer, at der findes sanktioner, som er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, eller tilsvarende foranstaltninger for at modvirke gentagen og forsætlig flyvning på tidspunkter, som afviger betydeligt fra de tildelte slots, eller benyttelsen af slots på en måde, der afviger betydeligt fra den, der blev anført i forbindelse med tildelingen, når dette berører lufthavnsoperationerne eller lufttrafikken negativt.

6. a) Hvis et luftfartsselskab ikke kan nå op på 80 % udnyttelse som defineret i artikel 8, stk. 2, jf. dog artikel 10, stk. 4, kan koordinatoren beslutte at tilbagetrække dette luftfartsselskabs slotserier for den resterende del af fartplansæsonen og placere dem i puljen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab.

b) Hvis intet slot i slotserien i et fastsat tidsrum svarende til 20 % af slotseriens gyldighed endnu er udnyttet, jf. dog artikel 10, stk. 4, placerer koordinatoren den pågældende slotserie i puljen for resten af fartplansæsonen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab.

(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.«

10) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 14a*

Rapport og samarbejde

1. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning senest tre år efter dens ikrafttræden. Rapporten behandler navnlig, hvorledes artikel 8, 8a og 10 fungerer.

2. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om anvendelsen af denne forordning, især med hensyn til indsamling af oplysninger til brug for den i stk. 1 nævnte rapport.«

Artikel 2

1. Denne forordning træder i kraft tre måneder efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Artikel 11, stk. 2, og artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 95/93 anvendes fra den . . . (*).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i . . .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

(*) 15 måneder efter offentliggørelsen af nærværende forordning.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Kommissionen vedtog den 20. juni 2001 et forslag om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.

2. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse på plenarmødet den 10.-13. juni 2002, medens Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse blev vedtaget den 20. marts 2002. Regionsudvalget meddelte Rådet, at det ikke agter at afgive udtalelse i denne sag.

3. Kommissionen vedtog et ændret forslag den 7. november 2002.

4. Rådet vedtog den 19. februar 2004 sin fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 251.

II. MÅL

Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre klarheden og gennemsigtigheden i den nugældende forordning om slots. Det er især magtpåliggende at styrke koordinatorens uafhængighed og sikre, at koordinationsudvalget ikke er under urimelig indflydelse. Forslaget indeholder mulighed for at pålægge sanktioner, og arbejdsdelingen mellem koordinator, koordinationsudvalg og medlemsstat er afklaret for at sikre korrekt behandling af klager.

Forslaget indeholder også en række andre forbedringer og ændringer af de eksisterende regler, herunder mulighed for omlægning af slots til andre tidspunkter, eksplicit forbud mod handel med slots og krav i forbindelse med slotbytning om, at de byttede slots udnyttes. Kommissionen mente, at virkningen af alle disse ændringer vil vise sig stort set neutrale i forhold til de konkurrerende interesser mellem etablerede brugere og nytilkomne, herunder deres mulighed for at opnå og bibeholde slots.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. De vigtigste ændringer

Rådet accepterede Kommissionens hovedsigte, nemlig at få teknikken i slottildelingssystemet til at fungere bedre. Med hensyn hertil indeholder den fælles holdning bl.a.:

— vigtige ændringer og tilføjelser til definitionerne for at afklare de udtryk, der anvendes i forordningen

— en styrkelse af slotkoordinatorens og koordinationsudvalgets uafhængighed

— sanktioner ved misbrug af slots.

Med hensyn til de aspekter af Kommissionens forslag, der kan komme til at berøre ordningerne for markedsadgang, godkendte Rådet nogle af de ændringer, Kommissionen havde foreslået, men ikke alle. Det godkendte en bredere definition af »nytilkomment luftfartsselskab«, samt en bestemmelse, der stiller nytilkomne bedre ved tildeling af slots fra slotpuljen. Derimod var der andre bestemmelser i Kommissionens forslag, navnlig om bytning af slots og forbud imod handel, som Rådet ikke godtog. Når Rådet ikke indarbejdede disse bestemmelser, var det primært, fordi det mente, at hele spørgsmålet om markedsadgang bør ses i en bredere sammenhæng med en indgående revision af slottildelingsreglerne, som Kommissionen senere kan fremsætte et særskilt forslag om.

2. Behandling af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse

Rådet fulgte i vidt omfang de overvejelser, der lå til grund for Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse. I alt blev 32 ud af de 52 ændringer, Europa-Parlamentet foreslog, helt, delvis eller principielt accepteret. Det drejer sig om følgende ændringer: 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 og 52.