GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 22/2004

antagen av rådet den 19 februari 2004

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2004 av den ... om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

(2004/C 95 E/03)

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([3]), och

av följande skäl:

(1) I enlighet med slutsatserna från Europeiska rådet i Stockholm den 23 och 24 mars 2001 innebär denna förordning ett första steg i ett omfattande ändringsarbete. För att hålla jämna steg med utvecklingen, särskilt när det gäller nytillträdande lufttrafikföretag och frågor som rör marknadstillträde, bör denna förordning ses över efter en fastställd tillämpningsperiod.

(2) Erfarenheten visar att man bör skärpa rådets förordning (EEG) nr 95/93 ([4]) för att se till att begränsad kapacitet vid överbelastade flygplatser används fullt ut och så flexibelt som möjligt.

(3) Det är därför nödvändigt att ändra den förordningen i enlighet med dess artikel 14 och att förtydliga en rad bestämmelser i den.

(4) Det är önskvärt att följa internationellt språkbruk och sålunda använda begreppen ”tidtabellsanpassad flygplats” och ”samordnad flygplats” i stället för ”samordnad flygplats” respektive ”fullständigt samordnad flygplats”.

(5) Flygplatser med allvarliga kapacitetsbrister bör ges status som samordnade flygplatser enligt objektiva kriterier efter det att en kapacitetsanalys har utförts. Vid samordnade flygplatser krävs detaljerade bestämmelser för att det skall garanteras att principerna om öppenhet, opartiskhet och icke-diskriminering följs fullt ut. Särskild verksamhet som helikoptertrafik bör inte omfattas av bestämmelserna om tilldelning av ankomst- och avgångstider, såvitt detta inte är nödvändigt.

(6) Tidtabellsanpassaren vid tidtabellsanpassade flygplatser bör agera på ett självständigt sätt. Samordnaren vid samordnade flygplatser har en central betydelse för samordningen. Samordnarna bör därför var a helt oberoende, och deras ansvarsområden bör anges i detalj.

(7) Det är nödvändigt att i detalj fastställa arbetsuppgifterna för den samordningskommitté som skall inrättas för att ge råd och medla vid fördelningen av ankomst- och avgångstider. Medlemsstaternas företrädare bör inbjudas att som observatörer utan rösträtt delta i samordningskommitténs möten. Denna observatörsstatus bör inte hindra att företrädarna kan fungera som ordförande vid kommittémöten. Det är viktigt att se till att samordningskommittén inte har rätt att fatta beslut som blir bindande för samordnaren.

(8) Det är också nödvändigt att klargöra att fördelningen av ankomst- och avgångstider bör betraktas som tilldelning av tillstånd till lufttrafikföretagen att starta och landa på flygplatser vid specifika dagar och tidpunkter under den period för vilken tillståndet beviljats. Behovet av att utarbeta regler och förfaranden för samordning av de av flygplatsen tilldelade ankomst- och avgångstiderna samt det tilldelade luftledsutrymmet bör undersökas.

(9) Inom ramen för det befintliga systemet återfördelas ankomst- och avgångstider vilkas innehav vunnit allmänt erkännande (hävdvunna rättigheter) till etablerade lufttrafikföretag för att sörja för en störningsfri verksamhet. För att kunna främja regelbunden verksamhet vid en samordnad flygplats är det nödvändigt att fastställa att hävdvunna rättigheter avser serier av ankomst- och avgångstider. Samtidigt bör medlemsstaterna vid fastställandet av kapacitetsparametrar kunna ta hänsyn till driftsmässiga och miljömässiga begränsningar.

(10) Hävdvunna ankomst- och avgångstider bör uppfylla bestämmelserna om användningsberäkningen samt övriga bestämmelser i förordning (EEG) nr 95/93, för att lufttrafikföretagen även fortsättningsvis skall få göra anspråk på samma tider i nästa motsvarande tidtabellsperiod. Förhållandena när det gäller hävdvunna rättigheter vid gemensam drift, code-sharing eller franchiseavtal bör klargöras.

([1]) EGT C 270 E, 25.9.2001, s. 131, och EUT C ...

([2]) EGT C 125, 27.5.2002, s. 8.

([3]) Europaparlamentets yttrande av den 11 juni 2002 (EUT C 261 E, 30.10.2003, s. 116), rådets gemensamma ståndpunkt av den 19 februari 2004 och Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).

([4]) EGT L 14, 22.1.1993, s. 1. Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003 (EUT L 221, 4.9.2003, s. 1).

(11) Regelbunden trafik vid en flygplats bör prioriteras, vilket bör ske helt utan åtskillnad mellan luftfart i regelbunden och icke-regelbunden trafik.

(12) Definitionen av ”nytillträdande lufttrafikföretag” bör vara utformad så att en lämplig regional lufttrafik främjas och konkurrensmöjligheterna på flyglinjer inom gemenskapen ökar.

(13) För att bättre säkerställa att, bland annat, tredje land erbjuder EG-lufttrafikföretag likvärdiga villkor bör det införas ett förfarande som ger gemenskapen möjlighet att vidta effektivare åtgärder mot tredje land som inte ger en behandling som är likvärdig med behandlingen i gemenskapen.

(14) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(15) Vid en samordnad flygplats kan endast lufttrafikföretag som tilldelats en ankomst- eller avgångstid få tillträde. Det bör införas åtgärder som garanterar genomförandet av denna förordning, särskilt när lufttrafikföretag vid upprepade tillfällen och avsiktligt brister i efterlevnaden av reglerna för fördelning av ankomst- och avgångstider.

(16) Det bör finnas ett förfarande för prövning av beslut som fattats av samordnaren.

(17) För att undanröja alla tvivel bör det uttryckligen anges att tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning varken påverkar tillämpningen av konkurrensreglerna i fördraget, särskilt artiklarna 81 och 82 i detta, eller rådets förordning (EEG) nr 4064/89 av den 21 december 1989 om kontroll av företagskoncentrationer ([2]).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 95/93 ändras enligt följande:

1) Artikel 1.1 skall ersättas med följande:

”1. Denna förordning skall tillämpas på flygplatser i gemenskapen.”

2) Artikel 2 skall ändras på följande sätt:

a) Leden a och b skall ersättas med följande:

”a) *ankomst- och avgångstid:* tillstånd från en samordnare i enlighet med denna förordning att använda en samordnad flygplats totala infrastruktur som är nödvändig för tillhandahållandet av flygtjänster för start eller landning, på bestämd dag och tidpunkt, tilldelad av en samordnare i enlighet med denna förordning.

b) *nytillträdande lufttrafikföretag:*

i) ett lufttrafikföretag som begär en ankomst- eller avgångstid, som en del i en serie av tider, vid en flygplats och på en viss dag, och som, om begäran tillmötesgicks, totalt skulle inneha färre än fem ankomst- eller avgångstider vid flygplatsen den dagen, eller

ii) ett lufttrafikföretag som begär en serie av ankomst- eller avgångstider för en regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan två flygplatser inom gemenskapen, där högst två andra lufttrafikföretag bedriver en likadan regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan samma flygplatser eller flygplatssystem på samma dag, och där lufttrafikföretaget, om begäran tillmötesgicks, skulle inneha färre än fem ankomst- eller avgångstider vid flygplatsen på dagen för förbindelsen, eller

iii) ett lufttrafikföretag som begär en serie av ankomst- eller avgångstider vid en flygplats för en regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan den flygplatsen och en regional flygplats, där inga andra lufttrafikföretag har någon regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan dessa flygplatser eller flygplatssystem samma dag och där lufttrafikföretaget, om begäran tillmötesgicks, skulle inneha färre än fem ankomst- eller avgångstider vid flygplatsen på dagen för förbindelsen.

Ett lufttrafikföretag skall inte betraktas som nytillträdande för en viss dag vid en viss flygplats om detta innehar mer än 5 % av alla ankomst- och avgångstider den dagen vid den flygplatsen eller mer än 4 % av alla ankomst- och avgångstider den dagen vid det flygplatssystem i vilket flygplatsen ingår.”

b) Leden f) och g) skall ersättas med följande:

”f) i) *lufttrafikföretag:* ett lufttransportföretag som innehar giltig operativ licens eller motsvarande senast den 31 januari för följande sommarsäsong eller den 31 augusti för följande vintersäsong. Vid tillämpningen av artiklarna 4, 8, 8a och 10 skall även flygbolag som bedriver affärsflygverksamhet betraktas som lufttrafikföretag, om dessa följer en tidtabell; vid tillämpningen av artiklarna 7 och 14 skall även alla civila luftfartygsoperatörer betraktas som lufttrafikföretag.

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

([2]) EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 (EGT L 180, 9.7.1997, s. 1).

ii) *grupp av lufttrafikföretag:* två eller flera lufttrafikföretag som bedriver gemensam trafik, franchiseverksamhet eller code-sharing i fråga om en viss flygförbindelse.

g) *samordnad flygplats:* en flygplats där lufttrafikföretag och andra luftfartygsoperatörer måste ha tilldelats en ankomst- eller avgångstid av samordnaren för att få starta eller landa, med undantag för statsluftfart, nödlandningar och humanitära flygningar."

c) Följande led skall läggas till:

"i) *tidtabellsanpassad flygplats:* en flygplats där överbelastning kan uppstå vid vissa tidpunkter på dagen, under veckan eller året, men där överbelastningen sannolikt kan åtgärdas genom frivilligt samarbete mellan lufttrafikföretag och där en tidtabellsanpassare utsetts för att underlätta verksamheten för lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera flygplatsen.

j) *ledningsorgan vid en flygplats:* organ som, även i samband med annan verksamhet, enligt nationella bestämmelser skall administrera och sköta flygplatsen och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av operatörerna vid flygplatsen eller inom det berörda flygplatssystemet.

k) *serie av ankomst- och avgångstider:* minst fem ankomst- och avgångstider för en och samma tid och veckodag under en tidtabellsperiod, tilldelade enligt begäran eller, om detta inte är möjligt, tilldelade för ungefär den begärda tiden.

l) *affärsflyg:* den sektor inom allmänflyget som avser företags drift eller utnyttjande av flygplan för passagerar- eller godstransport i sin affärsverksamhet, där flygtjänsterna i regel inte är tillgängliga för allmänheten och där piloterna minst har ett gällande trafikflygarcertifikat CPL med IFR-bevis.

m) *samordningsparametrar:* den kapacitet, uttryckt i operativa termer, som under en samordningsperiod står till förfogande för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid en flygplats, med beaktande av alla tekniska, driftsmässiga och miljömässiga faktorer som påverkar flygplatsinfrastrukturens och dess olika undersystems prestanda."

3) Artikel 3 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

"1. a) En medlemsstat skall endast vara skyldig att utse en flygplats som tidtabellsanpassad eller samordnad med tillämpning av bestämmelserna i denna artikel.

b) En medlemsstat får endast utse en flygplats som samordnad endast med tillämpning av bestämmelserna i punkt 3."

b) I punkt 2 skall ordet "samordnad" ersättas med ordet "tidtabellsanpassad".

c) Punkt 3 skall ersättas med följande:

"3. Den berörda medlemsstaten skall se till att ledningsorganet eller ett annat behörigt organ vid en oklassificerad eller tidtabellsanpassad flygplats utför en grundlig kapacitetsanalys av flygplatsen, om medlemsstaten anser det nödvändigt, eller inom sex månader från det att

i) lufttrafikföretag som står för mer än hälften av trafiken vid flygplatsen eller ledningsorganet vid flygplatsen skriftligen begär det med motiveringen att kapaciteten vid flygplatsen är otillräcklig för den faktiska eller planerade trafiken under vissa perioder, eller

ii) kommissionen begärt det, särskilt när det gäller flygplatser som i praktiken bara är tillgängliga för lufttrafikföretag som tilldelats ankomst- eller avgångstider, eller där lufttrafikföretag och särskilt nytillträdande lufttrafikföretag har allvarliga svårigheter att få start- och landningstillfällen vid flygplatsen i fråga.

I analysen, som skall utföras enligt allmänt erkända metoder, skall kapacitetsbrister fastställas med beaktande av flygplatsens miljöbegränsningar. I analysen skall vidare utredas hur bristerna kan avhjälpas med ny eller modifierad infrastruktur, driftsförändringar eller andra förändringar, och inom vilken tid problemen kan lösas. Analysen skall uppdateras om punkt 5 har åberopats eller om det skett förändringar vid flygplatsen som väsentligt påverkar dess kapacitet och användning. Analysen och upplysningar om använd metod skall göras tillgänglig för de parter som har begärt analysen och, på begäran, andra berörda parter. Analysen skall samtidigt skickas till kommissionen."

d) Punkt 4 skall ersättas med följande punkter:

"4. Medlemsstaterna skall på grundval av analysen samråda om kapacitetssituationen vid flygplatsen med flygplatsens ledningsorgan, de lufttrafikföretag som regelbundet använder flygplatsen och deras branschorgan, företrädare för allmänflyget som regelbundet använder flygplatsen och flygtrafiktjänsten.

5. Om kapacitetsproblem uppstår under minst en tidtabellsperiod skall medlemsstaterna se till att en flygplats betecknas som samordnad för de aktuella perioderna, men endast om

a) bristerna är så allvarliga att betydande förseningar inte kan undvikas vid flygplatsen, och

b) problemen inte kan lösas inom en snar framtid.

6. Med avvikelse från punkt 5 får medlemsstaterna i undantagsfall beteckna den drabbade flygplatsen som samordnad flygplats för den berörda perioden."

e) Nuvarande punkt 5 skall betecknas punkt 7, varvid orden "fullständigt samordnad" skall ersättas med ordet "samordnad".

4) Artikel 4 skall ändras på följande sätt:

a) Rubriken skall ersättas med följande: "Tidtabellsanpassaren och samordnaren".

b) Punkterna 1–6 skall ersättas med följande:

"1. En medlemsstat som ansvarar för en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats skall, efter samråd med de lufttrafikföretag som använder flygplatsen regelbundet och deras branschorgan och flygplatsens ledningsorgan samt samordningskommittén, om en sådan finns, se till att en kvalificerad fysisk eller juridisk person utses till tidtabellsanpassare eller samordnare för flygplatsen. En fysisk eller juridisk person får utses till tidtabellsanpassare eller samordnare för flera flygplatser.

2. En medlemsstat som ansvarar för en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats skall se till att

a) tidtabellsanpassaren vid tidtabellsanpassade flygplatser handlar i enlighet med denna förordning på ett oberoende, opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt,

b) samordnaren är oberoende vid samordnade flygplatser genom att samordnaren är funktionellt åtskild från enskilda berörda parter. Systemet för finansiering av samordnarens verksamhet skall vara så inrättat att samordnarens oberoende ställning tryggas,

c) samordnaren handlar i enlighet med denna förordning på ett opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt.

3. Tidtabellsanpassaren och samordnaren skall delta i sådana internationella tidtabellskonferenser för lufttrafikföretag som tillåts enligt gemenskapsrätten.

4. Tidtabellsanpassaren skall ge råd till lufttrafikföretag och rekommendera alternativa ankomst- eller avgångstider för perioder då överbelastning kan tänkas uppkomma.

5. Samordnaren skall ensam ansvara för fördelningen av ankomst- och avgångstider. Denne skall fördela ankomst- och avgångstiderna i enlighet med denna förordning och se till att ankomst- och avgångstider i brådskande fall kan tilldelas även utanför kontorstid.

6. Tidtabellsanpassaren skall övervaka hur lufttrafikföretagen iakttar de tidtabeller som rekommenderats dem. Samordnaren skall övervaka att lufttrafikföretagen iakttar de ankomst- och avgångstider som de tilldelats. Kontroller av att detta sker skall utföras i samarbete med flygplatsens ledningsorgan och flygtrafiktjänsten och skall grundas på tid och andra relevanta parametrar som gäller den berörda flygplatsen.

Samordnaren skall på begäran till den berörda medlemsstaten och kommissionen lämna en årlig verksamhetsrapport om bl.a. tillämpningen av artiklarna 8a och 14 och om eventuella klagomål som lämnats in till samordningskommittén rörande tillämpningen av artiklarna 8 och 10, samt vilka åtgärder som vidtagits för att bemöta klagomålen.

7. Tidtabellsanpassare och samordnare skall samarbeta för att upptäcka brister i tidtabellen."

c) Nuvarande punkt 7 skall betecknas punkt 8 och punktens inledningsfras skall ersättas med följande:

"Samordnaren skall på begäran, inom skälig tid och kostnadsfritt se till att berörda parter, särskilt samordningskommitténs ledamöter eller observatörer, får möjlighet, skriftligen eller i annat lättillgängligt format, att granska följande information:"

d) Nuvarande punkt 8 skall betecknas punkt 9 och ersättas med följande:

"9. Informationen i punkt 8 skall göras tillgänglig senast vid tiden för relevanta tidtabellskonferenser och vid behov under konferensen och därefter. Samordnaren skall på begäran tillhandahålla sådan information i sammanfattad form. En avgift som motsvarar kostnaderna för tillhandahållandet får då tas ut."

e) Följande punkt skall läggas till:

"10. Tidtabellsanpassaren, samordnaren och lufttrafikföretagen skall tillämpa befintliga relevanta och allmänt accepterade standarder för tidtabellsinformation, om dessa är förenliga med gemenskapsrätten."

5) Artiklarna 5–9 skall ersättas med följande:

"*Artikel 5*

Samordningskommittén

1. Den ansvariga medlemsstaten skall se till att det finns en samordningskommitté vid alla samordnade flygplatser. En samordningskommitté får utses för flera flygplatser. Kommittén skall vara öppen för medlemskap av åtminstone de lufttrafikföretag som använder flygplatsen/erna regelbundet och deras branschorgan, flygplatsens ledningsorgan, berörda representanter för flygtrafiktjänsten och företrädare för allmänflyget som regelbundet använder flygplatsen.

Samordningskommittén skall

a) lägga fram förslag för eller ge råd till samordnaren eller medlemsstaten om följande:

— Möjligheterna att utöka flygplatsens i enlighet med artikel 3 fastställda kapacitet, eller att förbättra användningen av den.

— Samordningsparametrar enligt artikel 6.

— Metoder för att övervaka användningen av tilldelade ankomst- och avgångstider.

— Lokala riktlinjer för tilldelning av ankomst- och avgångstider eller övervakning av hur ankomst- och avgångstiderna används, med beaktande av bland annat eventuella miljöhänsyn, i enlighet med artikel 8.5.

— Förbättringar av trafikförhållandena vid flygplatsen.

— Allvarliga problem för nytillträdande lufttrafikföretag enligt artikel 10.9.

— Frågor rörande flygplatsens kapacitet.

b) medla mellan berörda parter när det gäller klagomål enligt artikel 11 om tilldelningen av ankomst- och avgångstider.

2. Företrädare för medlemsstaterna och samordnaren skall inbjudas till samordningskommitténs möten i egenskap av observatörer.

3. Samordningskommittén skall upprätta en skriftlig arbetsordning som bland annat skall innehålla bestämmelser om deltagande, val, mötesfrekvens och språkanvändning. Varje ledamot i samordningskommittén har rätt att föreslå sådana lokala riktlinjer som avses i artikel 8.5. På begäran av samordnaren skall samordningskommittén diskutera föreslagna lokala riktlinjer för tilldelning av ankomst- och avgångstider samt de riktlinjer som föreslås för övervakning av hur tilldelade ankomst- och avgångstider används. En rapport från samordningskommitténs diskussioner med angivande av de olika ståndpunkterna inom kommittén skall lämnas till den berörda medlemsstaten.

Artikel 6

Samordningsparametrar

1. Den ansvariga medlemsstaten skall se till att tilldelningsparametrarna för ankomst- och avgångstider fastställs två gånger per år för samordnade flygplatser, varvid de tekniska, driftsmässiga och miljömässiga begränsningarna och förändringar beträffande dessa skall beaktas.

Detta skall ske på grundval av en objektiv analys av flygplatsens förmåga att ta emot lufttrafiken, varvid de olika typerna av trafik, den överbelastning som väntas under samordningsperioden samt kapacitetsläget vid flygplatsen skall beaktas.

Med hänsyn till tidtabellskonferenserna skall parametrarna lämnas till flygplatsens samordnare i god tid före den första tilldelningen av ankomst- och avgångstider.

2. För det förfarande som avses i punkt 1 skall samordnaren, efter samråd med samordningskommittén och i enlighet med fastställd kapacitet, ange lämpliga samordningsintervall om sådana inte redan har fastställts av medlemsstaten.

3. Fastställandet av parametrar och arbetsmetoder, inbegripet eventuella förändringar, skall diskuteras ingående inom samordningskommittén för att kunna höja kapaciteten och öka antalet tillgängliga ankomst- och avgångstider innan det slutliga beslutet om parametrarna för fördelning av ankomst- och avgångstider fattas. Alla relevanta handlingar skall på begäran göras tillgängliga för berörda parter.

Artikel 7

Information till tidtabellsanpassaren och samordnaren

1. Lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats skall ge tidtabellsanpassaren respektive samordnaren begärd relevant information. All relevant information skall tillhandahållas i det format och inom den tid som tidtabellsanpassaren eller samordnaren begärt. Särskilt skall lufttrafikföretaget i samband med begäran om ankomst- och avgångstider informera samordnaren om det, med avseende på de begärda tiderna, skulle åtnjuta ställning som nytillträdande i enlighet med artikel 2 b.

Beträffande flygplatser utan särskild status skall flygplatsens ledningsorgan på begäran av en samordnare lämna all den information som den förfogar över om lufttrafikföretagens planerade verksamhet.

2. Om ett lufttrafikföretag inte tillhandahåller den information som avses i punkt 1, och om det inte på tillfredsställande sätt kan påvisas att förmildrande omständigheter föreligger, eller om företaget tillhandahåller felaktig eller missvisande information, skall samordnaren inte beakta den begäran från lufttrafikföretaget om ankomst- och avgångstider som den saknade, felaktiga eller missvisande informationen hänför sig till. Samordnaren skall ge lufttrafikföretaget tillfälle att inkomma med synpunkter.

3. Tidtabellsanpassaren eller samordnaren, flygplatsens ledningsorgan och flygtrafiktjänsten skall utbyta den information som krävs, inbegripet uppgifter om flygningar och ankomst- och avgångstider, för att de skall kunna fullgöra sina respektive uppdrag.

Artikel 8

Tilldelning av ankomst- och avgångstider

1. Serier av ankomst- eller avgångstider ur ankomst- och avgångstidsreserven skall tilldelas lufttrafikföretag på begäran och utgör tillstånd att använda flygplatsinfrastrukturen för start eller landning under den tidtabellsperiod begäran avser; de skall återgå till den i enlighet med artikel 10 upprättade ankomst- och avgångstidsreserven vid utgången av denna period.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7, 8a, 9, artikel 10.1 och artikel 14 skall punkt 1 i den här artikeln inte tillämpas om

— ett lufttrafikföretag har använt en serie av ankomst- och avgångstider för luftfart i regelbunden trafik och seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik, och

— lufttrafikföretaget kan visa på ett för samordnaren tillfredsställande sätt att det utnyttjat serien enligt samordnarens anvisningar under minst 80 % av tiden under den period för vilken serien beviljades.

I detta fall är lufttrafikföretaget berättigat till samma serie under nästa motsvarande tidtabellsperiod om företaget begärt detta inom den tid som avses i artikel 7.1.

3. Om inte alla berörda lufttrafikföretags önskemål om ankomst- och avgångstider kan tillgodoses skall, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.2, kommersiell luftfart prioriteras, särskilt luftfart i regelbunden trafik och seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik. Om det gjorts flera ansökningar inom samma trafikkategori skall året-runt-trafik ges företräde.

4. Serier av ankomst- och avgångstider får läggas om före tilldelningen av återstående ankomst- och avgångstider från den reserv som avses i artikel 10 till övriga sökande lufttrafikföretag endast av driftsskäl eller om omläggningen skulle leda till serier av ankomst- och avgångstider som i högre grad skulle stämma överens med lufttrafikföretagens ursprungliga begäran. Omläggningen blir giltig först efter uttrycklig bekräftelse från samordnaren.

5. Samordnaren skall även ta hänsyn till andra regler och riktlinjer som erkänns av lufttransportbranschen världen över eller inom hela gemenskapen och lokala riktlinjer som föreslagits av samordningskommittén och godkänts av den medlemsstat eller annat behörigt organ som ansvarar för flygplatsen, under förutsättning att reglerna och riktlinjerna inte påverkar samordnarens oberoende ställning, och att de uppfyller gemenskapsrätten och syftar till att främja en effektiv användning av flygplatskapacitet. Medlemsstaten skall informera kommissionen om reglerna.

6. Om en begäran om ankomst- eller avgångstid inte kan tillmötesgås skall samordnaren informera det berörda lufttrafikföretaget om skälen till detta och ange närmaste alternativa tillgängliga ankomst- eller avgångstid.

7. Samordnaren skall, utöver planerad tilldelning av ankomst- och avgångstider för tidtabellsperioden, eftersträva att med kort varsel tillmötesgå enstaka önskemål om ankomst- och avgångstider för alla typer av luftfart, inklusive allmänflyg. I detta syfte kan samordnaren använda ankomst- eller avgångstider som efter fördelning bland sökande lufttrafikföretag kvarstår i den reserv som avses i artikel 10 och ankomst- och avgångstider som frigjorts med kort varsel.

Artikel 8a

Ankomst- och avgångstidernas överförbarhet

1. Ankomst- och avgångstider får

a) överföras av ett lufttrafikföretag från en linje eller ett slag av lufttrafik till en annan linje eller ett annat slag av lufttrafik som drivs av samma lufttrafikföretag,

b) överföras

i) mellan moder- och dotterbolag samt mellan systerbolag,

ii) vid förvärv av kontrollen över kapitalet i ett lufttrafikföretag,

iii) vid ett fullständigt eller delvis övertagande, om ankomst- och avgångstiderna är direkt förknippade med det lufttrafikföretag som tas över,

c) bytas, en mot en, mellan lufttrafikföretag.

2. Samordnaren skall underrättas om de byten och överföringar som avses i punkt 1, och de får inte verkan innan samordnaren givit sin uttryckliga bekräftelse. Samordnaren skall bara godkänna överföringar och byten som är förenliga med denna förordning, och måste dessutom försäkra sig om att

a) flygplatsverksamheten inte påverkas negativt, varvid alla tekniska, driftsmässiga och miljömässiga begränsningar skall beaktas,

b) hänsyn tas till begränsningar som införts med tillämpning av artikel 9,

c) överföringarna av ankomst- och avgångstider inte omfattas av punkt 3.

3. a) Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nytillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2 b) får överföras till ett annat lufttrafikföretag med tillämpning av punkt 1 b) i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder utom vid lagenligt övertagande av verksamheten i ett konkursdrabbat företag.

b) Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nytillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2 b) ii) och iii) får överföras till en annan flyglinje med tillämpning av punkt 1 a) i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder, utom när det nytillträdande företaget skulle ha fått samma prioritering på den nya flyglinjen som på den ursprungliga.

c) Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nytillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2 b) får bytas med tillämpning av punkt 1 c) i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder; detta gäller dock ej om bytet sker för att förbättra ankomst- och avgångstiderna för trafiken i förhållande till de ursprungligen begärda tiderna.

Artikel 8b

Uteslutande av ersättningskrav

Inga ersättningskrav kan grundas på det faktum att den rätt till serier av ankomst- och avgångstider som avses i artikel 8.2 begränsas, inskränks eller upphävs genom andra bestämmelser i gemenskapsrätten, i synnerhet fördragets bestämmelser om lufttransporter. Denna förordning inverkar inte på offentliga myndigheters rätt att begära att ankomst- och avgångstider överförs från ett lufttrafikföretag till ett annat och att styra hur dessa fördelas med tillämpning av nationell konkurrensrätt, artiklarna 81 eller 82 i fördraget eller rådets förordning (EEG) nr 4064/89 av den 21 december 1989 om kontroll av företagskoncentrationer (*). Sådana överföringar skall ske utan ekonomisk ersättning.

Artikel 9

Allmän trafikplikt

1. En medlemsstat får reservera de ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser som krävs för planerad trafik på flyglinjer där det råder allmän trafikplikt i enlighet med artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92. Om de reserverade ankomst- och avgångstiderna inte används skall tiderna ställas till förfogande för andra lufttrafikföretag som är intresserade av att trafikera linjen inom ramen för den allmänna trafikplikten i enlighet med punkt 2. Om inga andra lufttrafikföretag är intresserade, och medlemsstaten inte utlyser ett anbudsförfarande i enlighet med artikel 4.1 d) i förordning (EEG) nr 2408/92, skall ankomst- och avgångstiderna antingen reserveras för en annan linje som faller under den allmänna trafikplikten eller återgå till reserven.

2. Anbudsförfarandet i artikel 4.1 d)–g) och i) i förordning (EEG) nr 2408/92 skall användas för de ankomst- och avgångstider som avses i punkt 1 om fler än ett EG-lufttrafikföretag är intresserat av att bedriva trafik på flyglinjen och inte har kunnat få ankomst- och avgångstider inom en timme före eller efter de tidpunkter företaget begärt av samordnaren.

(*) EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 (EGT L 180, 9.7.1997, s. 1)."

6) Artikel 10 skall ersättas med följande:

"*Artikel 10*

Ankomst- och avgångstidsreserv

1. Samordnaren skall upprätta en reserv som skall innehålla alla ankomst- och avgångstider som inte fördelats med tillämpning av artikel 8.2 och 8.4. All sådan ny kapacitet för ankomst- och avgångstider som konstaterats enligt det förfarande som anges i artikel 3.3 skall placeras i reserven.

2. En serie av ankomst- eller avgångstider, som har tilldelats ett lufttrafikföretag i syfte att användas för luftfart i regelbunden trafik eller seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik, ger lufttrafikföretaget rätt till samma serie under nästa motsvarande tidtabellsperiod endast om lufttrafikföretaget kan visa på ett för samordnaren tillfredsställande sätt att det utnyttjat serien enligt samordnarens anvisningar under minst 80 % av tiden under den period för vilken serien beviljades.

3. Ankomst- och avgångstider som har tilldelats ett lufttrafikföretag före den 31 januari för följande sommarsäsong eller före den 31 augusti för följande vintersäsong, men som lämnas tillbaka till samordnaren för ny fördelning före respektive datum, skall inte tas med vid beräkningen av hur stor del av de tilldelade tiderna som använts.

4. Om lufttrafikföretaget inte kan visa att 80 % av serien har använts skall alla ankomst- och avgångstider i serien placeras i ankomst- och avgångstidsreserven, om inte den uteblivna användningen kan rättfärdigas med något av följande skäl:

a) Icke förutsebara och tvingande omständigheter utanför lufttrafikföretagets kontroll, som lett till att

   — den flygplanstyp som vanligtvis används för flyglinjen i fråga har fått flygförbud,

   — en flygplats eller ett luftrum har stängts,

   — det uppstår allvarliga störningar i driften på de berörda flygplatserna, även när det gäller de serier av ankomst- och avgångstider vid andra gemenskapsflygplatser som är kopplade till flyglinjer som har påverkats av sådana störningar, under en väsentlig del av den aktuella tidtabellsperioden.

b) Avbrott i flygtrafiken orsakat av aktioner avsedda att störa denna trafik och som gör det praktiskt eller tekniskt omöjligt för lufttrafikföretaget att bedriva trafiken som planerat.

c) Allvarlig ekonomisk skada för ett berört EG-lufttrafikföretag som medfört att den tillståndsgivande myndigheten utfärdat en tillfällig licens i avvaktan på en sådan ekonomisk omorganisation av lufttrafikföretaget som avses i artikel 5.5 i förordning (EEG) nr 2407/92.

d) Rättsliga förfaranden om tillämpningen av artikel 9 på flyglinjer som i enlighet med artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 skall omfattas av allmän trafikplikt, med till följd härav temporärt inställd trafik på dessa linjer.

5. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ skall kommissionen granska hur samordnarna på de flygplatser som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde tillämpar punkt 4.

Kommissionen skall inom två månader från och med det att en begäran inkommit fatta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel 13.2.

6. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.2 i denna förordning eller artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92 skall ankomst- och avgångstider som placerats i reserven fördelas bland de lufttrafikföretag som begär tilldelning. 50 % av dessa ankomst- och avgångstider skall först tilldelas nytillträdande lufttrafikföretag, om inte deras ansökningar utgör mindre än 50 %. Samordnaren skall på rättvist sätt och i enlighet med samordningsperioderna för varje tidtabellsdag behandla framställningar från nytillträdande lufttrafikföretag och andra lufttrafikföretag.

Bland de nytillträdande lufttrafikföretagen skall begäran från lufttrafikföretag som är nytillträdande både enligt artikel 2 b) i) och ii) eller artikel 2 b) i) och iii) ha företräde.

7. Ett nytillträdande lufttrafikföretag som inte har accepterat en erbjuden serie av ankomst- och avgångstider som ligger inom en timme före eller efter begärd tid skall inte betraktas som nytillträdande under den tidtabellsperioden.

8. Tillhandahåller en grupp av lufttrafikföretag trafik för en flyglinje kan bara ett av lufttrafikföretagen begära ankomst- eller avgångstider för flyglinjen. Det lufttrafikföretag som bedriver trafiken på en sådan linje ansvarar för att kriterierna för hävdvunnet företräde i artikel 8.2 är uppfyllda.

Ankomst- eller avgångstider som tilldelats ett lufttrafikföretag får användas av andra deltagande lufttrafikföretag för gemensam trafik, om lufttrafikföretagskoden för det lufttrafikföretag som tilldelats ankomst- och avgångstiderna bibehålls för den gemensamma flygningen, av samordnings- och övervakningsskäl. När den gemensamma trafiken upphör kommer de ankomst- och avgångstider som använts på detta sätt att kvarbli hos det lufttrafikföretag som de ursprungligen tilldelades. Lufttrafikföretag som bedriver gemensam trafik skall ge samordnarna närmare information om trafiken innan denna inleds.

9. Om nytillträdande lufttrafikföretag fortsätter att ha allvarliga problem, skall medlemsstaten säkerställa att samordningskommittén för flygplatsen sammankallas till ett möte. Syftet med mötet skall vara att undersöka möjligheterna att lösa situationen. Kommissionen skall inbjudas till detta möte."

7) Artikel 11 skall ersättas med följande:

"*Artikel 11*

Klagomål och rätten att överklaga

1. Utan att det påverkar tillämpningen av rätt att överklaga beslut enligt nationell lagstiftning skall klagomål rörande tillämpningen av artiklarna 7.2, 8, 8a, 10, 14.1–4 och 14.6 lämnas till samordningskommittén. Kommittén skall behandla ärendet inom en månad från det att klagomålet lämnades in, och om möjligt lägga fram förslag för samordnaren om hur problemet kan lösas. Om någon lösning inte står att finna får den ansvariga medlemsstaten inom ytterligare två månader föreskriva att en branschorganisation för lufttrafikföretag eller flygplatser eller annan tredje part medlar i ärendet.

2. Medlemsstaterna skall i överensstämmelse med nationell lagstiftning vidta lämpliga åtgärder för att skydda samordnarna med avseende på de ersättningskrav som hänför sig till deras åligganden i enlighet med denna förordning, utom i fall av grov oaktsamhet eller avsiktlig försummelse."

8) I artikel 12 skall rubriken och punkt 1 ersättas med följande:

"**Förbindelser med tredje land**

1. Om ett tredje land vid tilldelningen av ankomst- och avgångstider vid dess flygplatser

a) inte behandlar EG-lufttrafikföretag på det sätt som gemenskapen i enlighet med denna förordning behandlar lufttrafikföretag från det landet,

b) i praktiken inte behandlar EG-lufttrafikföretag på det sätt som landet behandlar nationella lufttrafikföretag, eller

c) gynnar lufttrafikföretag från andra tredje länder framför EG-lufttrafikföretag,

kan kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 13.2 besluta att medlemsstaten eller medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att få diskrimineringen att upphöra, t.ex. att tills vidare inte tillämpa hela eller delar av denna förordning på lufttrafikföretag från det berörda tredje landet."

9) Artiklarna 13 och 14 skall ersättas med följande:

"*Artikel 13*

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (*) tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Därutöver kan kommissionen samråda med kommittén i frågor som rör tillämpningen av denna förordning.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 14

Kontroll av efterlevnad

1. Ett lufttrafikföretags färdplan får underkännas av behörig flygtrafikledning om lufttrafikföretagets avsikt är att starta eller landa vid en samordnad flygplats under samordnade perioder utan att ha tilldelats ankomst- eller avgångstider av samordnaren.

2. Samordnaren skall dra tillbaka ett lufttrafikföretags serier av ankomst- och avgångstider som, då företaget var i färd med att etablera sig, preliminärt tilldelats detta och placera dem i reserven den 31 januari för följande sommarsäsong eller den 31 augusti för följande vintersäsong om företaget saknar operativ licens eller motsvarande vid dessa datum eller om inte den behöriga tillståndsgivande myndigheten förklarar att det är sannolikt att en operativ licens eller motsvarande kommer att utfärdas innan den aktuella tidtabellsperioden inleds.

3. Samordnaren skall dra tillbaka och placera i reserven sådana serier av ankomst- och avgångstider som ett lufttrafikföretag fått genom byte i enlighet med artikel 8a.1 c) om serierna inte använts enligt vad som avsågs.

4. Lufttrafikföretag som avsiktligen och vid upprepade tillfällen antingen trafikerar flyglinjer vid tidpunkter som i betydande grad avviker från de ankomst- och avgångstider som lufttrafikföretaget tilldelats i en serie eller använder sig av ankomst- och avgångstiderna på ett sätt som i betydande grad avviker från vad som angavs vid tidpunkten för tilldelningen så att detta är till men för flygplats- eller flygtrafikverksamheten skall berövas den ställning som avses i artikel 8.2. Samordnaren får efter att ha hört lufttrafikföretaget och ha utfärdat endast en varning besluta att dra tillbaka en sådan serie av ankomst- och avgångstider för återstoden av tidtabellsperioden, och placera dem i reserven.

5. Medlemsstaterna skall sörja för att det finns effektiva, proportionerliga och avskräckande påföljder eller likvärdiga åtgärder för att bemöta lufttrafikföretag som avsiktligen och vid upprepade tillfällen trafikerar flyglinjer vid tidpunkter som i betydande grad avviker från de ankomst- och avgångstider som lufttrafikföretaget tilldelats eller på ett sätt som i betydande grad avviker från vad som angavs vid tidpunkten för tilldelningen när detta är till men för flygplats- eller flygtrafikverksamheten.

6. a) Om ett lufttrafikföretag inte kan uppnå den nyttjandegrad på 80 % som krävs enligt artikel 8.2, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.4, kan samordnaren, efter att ha hört lufttrafikföretaget, besluta att dra tillbaka den serie av ankomst- och avgångstider det är fråga om under återstående tidtabellsperiod och placera tiderna i reserven.

b) Om inga ankomst- och avgångstider har utnyttjats efter en tid som motsvarar 20 % av seriens giltighetsperiod, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.4, skall samordnaren, efter att ha hört lufttrafikföretaget, placera serien i reserven för återstoden av tidtabellsperioden.

(*) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23."

10) Följande artikel skall införas:

"*Artikel 14a*

Rapportering och samarbete

1. Kommissionen skall inom tre år efter det att denna förordning trätt i kraft lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om dess tillämpning. Rapporten skall särskilt belysa tillämpningen av artiklarna 8, 8a och 10.

2. Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta vid tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller insamling av uppgifter för den rapport som avses i punkt 1."

Artikel 2

1. Denna förordning träder i kraft tre månader efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Artiklarna 11.2 och 14.5 i förordning (EEG) nr 95/93 skall tillämpas från och med den . . . (*).

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den . . .

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

(*) 15 månader efter dagen för offentliggörandet av denna förordning.

RÅDETS MOTIVERING

I INLEDNING

1. Den 20 juni 2001 antog kommissionen ett förslag till en förordning om att ändra rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.

2. Europaparlamentet antog sitt yttrande vid den första behandlingen under plenarmötet den 10–13 juni 2002, medan Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande den 20 mars 2002. Regionkommittén meddelade rådet att den inte avsåg att avge något yttrande i detta ärende.

3. Kommissionen antog ett ändrat förslag den 7 november 2002.

4. Den 19 februari 2004 antog rådet sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i fördraget.

II SYFTE

I sitt förslag försökte kommissionen göra de nuvarande reglerna för ankomst- och avgångstider klarare och tydligare. Särskild uppmärksamhet hade ägnats åt att stärka samordnarens självständiga ställning och åt att se till att inte heller samordningskommittén utsätts för otillbörlig påverkan. Det fanns en möjlighet att införa påföljder och ansvarsfördelningen mellan samordnaren, samordningskommittén och medlemsstaten hade gjorts tydligare för att säkerställa att klagomål skulle behandlas korrekt.

I förslaget fanns det ett antal förbättringar och ändringar av befintliga regler, inklusive en möjlighet att lägga om ankomst- och avgångstider, ett uttryckligt förbud mot handel med ankomst- och avgångstider och ett krav på att utbytta ankomst- och avgångstider måste utnyttjas. Kommissionen ansåg att effekten av alla dessa ändringar i stort sett blir neutral vad avser de etablerade operatörernas och de nytillträdande lufttrafikföretagens konkurrensintressen och deras förmåga att erhålla och bibehålla ankomst- och avgångstider.

III ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

1. **De viktigaste ändringarna**

Rådet anammade kommissionens grundläggande mål att tekniskt förbättra systemet för tilldelning av ankomst- och avgångstider. I detta avseende gäller bl.a. följande:

— Den gemensamma ståndpunkten innehåller viktiga ändringar av och tillägg till definitionerna för att klargöra de begrepp som används i förordningen.

— Den innebär en starkare oberoende ställning för samordnaren av ankomst- och avgångstider och för samordningskommittén.

— Den föreskriver påföljder om ankomst- och avgångstider skulle utnyttjas på ett otillbörligt sätt.

När det gäller sådana aspekter i kommissionens förslag som skulle kunna påverka frågor som rör marknadstillträde godtog rådet några, men inte alla, ändringar som kommissionen föreslagit. En bredare definition på ”nytillträdande lufttrafikföretag” godtogs liksom en bestämmelse som ger de nytillträdande lufttrafikföretagen en större företrädesrätt vid tilldelning av ankomst- och avgångstider ur ankomst- och avgångstidsreserven. Emellertid godkände inte rådet vissa bestämmelser som kommissionen föreslagit, framför allt om byten av ankomst- och avgångstider och förbudet mot handel. Rådet godkände inte dessa bestämmelser eftersom rådet främst ansåg det angeläget att hela frågan om marknadstillträde betraktas i ett vidare sammanhang med en genomgripande omprövning av reglerna för tilldelning av ankomst- och avgångstider, något som skulle kunna utgöra ett separat förslag från kommissionen.

2. **Beaktande av Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen**

Rådet tog i stor utsträckning hänsyn till de betänkligheter som legat till grund för Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen. 32 av de 52 ändringar som Europaparlamentet föreslagit godtogs fullt ut, delvis eller i princip. Dessa ändringar var följande: 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 och 52.