

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens**

(2001/C 270 E/19)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2001) 335 def. — 2001/0140(COD)

(Door de Commissie ingediend op 22 juni 2001)

HET EUROPEES PARLEMENT EN RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité en van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Naar aanleiding van de conclusies van de Europese Raad van Stockholm van 23 en 24 maart 2001 vormt deze verordening een eerste stap in een uitgebreid herzieningsproces. Deze verordening moet na een bepaalde toepassingsperiode opnieuw worden bezien om de ontwikkelingen, met name wat betreft nieuwe gegadigden en de overdracht van „slots” tegen financiële vergoeding, te evalueren.
- (2) De ervaring heeft uitgewezen dat Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens <sup>(1)</sup> moet worden aangescherpt om ervoor te zorgen dat de beperkte capaciteit op verzadigde communautaire luchthavens zo volledig en flexibel mogelijk wordt gebruikt.
- (3) Bijgevolg is het noodzakelijk die verordening ingrijpend te wijzigen, zoals bepaald in artikel 14 van die verordening en een aantal van haar bepalingen te verduidelijken.
- (4) Het is wenselijk de internationale terminologie aan te houden en derhalve de termen luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen (schedules facilitated airport) en gecoördineerde luchthaven (coordinated airport) te gebruiken in plaats van respectievelijk gecoördineerde en volledig gecoördineerde luchthaven.
- (5) Luchthavens met ernstige capaciteitstekorten moeten op basis van objectieve criteria als gecoördineerd worden aangewezen. Op gecoördineerde luchthavens zijn gedetailleerde regels nodig om ervoor te zorgen dat de beginselen van doorzichtigheid, onpartijdigheid en niet-discriminatie volledig worden nageleefd.
- (6) Op luchthavens met bemiddeling inzake de dienstregelingen moet de bemiddelaar inzake de dienstregelingen op onafhankelijke wijze te werk gaan. Op gecoördineerde luchthavens speelt de coördinator een centrale rol in het

coördinatieproces. De coördinatoren moeten zich derhalve in een volledig onafhankelijke positie bevinden en hun verantwoordelijkheden moeten in detail worden beschreven.

- (7) De rol van het coördinatiecomité, dat wordt opgericht om adviserende en bemiddelende functies in verband met de toewijzing van „slots” te vervullen, moet in detail worden beschreven.
- (8) Tevens moet duidelijk worden gemaakt dat de toewijzing van „slots” moet worden beschouwd als een gebruiksrecht dat luchtvaartmaatschappijen het recht verleent om gedurende de periode waarvoor het is verleend op welbepaalde data en tijdstippen de luchthavenfaciliteiten te gebruiken om te landen en op te stijgen.
- (9) Met het oog op de stabiliteit van de exploitatie bepaalt het huidige systeem dat slots waarop historische rechten zijn verworven, opnieuw worden toegewezen aan gevestigde luchtvaartmaatschappijen. Om geregelde operaties op een gecoördineerde luchthaven aan te moedigen, moet worden bepaald dat historische rechten betrekking hebben op een reeks „slots”.
- (10) „Slots” waarop historische rechten zijn verworven, moeten voldoen aan de eisen inzake het berekende gebruik en andere toepasselijke voorschriften van de verordening, willen luchtvaartmaatschappijen het recht behouden om deze „slots” in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode op te eisen. De situatie van de historische rechten ingeval van gezamenlijke diensten, codesharing of franchise-overeenkomsten moet worden verduidelijkt.
- (11) Regelmatige operaties op een luchthaven dienen prioriteit te krijgen, welke prioriteit strikt dient te worden toegekend zonder onderscheid tussen geregelde en niet-geregelde diensten.
- (12) Om op verzadigde luchthavens een efficiënt gebruik van de capaciteit te waarborgen en de milieueffecten te verminderen en om intermodaal vervoer verder te bevorderen is het nodig dat bij de toewijzing van „slots” ook rekening wordt gehouden met het bestaan van adequate diensten van een bevredigende kwaliteit die door andere takken van vervoer worden geleverd.
- (13) De definitie van nieuwe gegadigde moet tevens bijdragen tot het verlenen van adequate luchtdiensten aan regio's en de potentiële concurrentie op intracommunautaire routes vergroten.

<sup>(1)</sup> PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

- (14) Om beter te waarborgen dat derde landen communautaire luchtvaartmaatschappijen een vergelijkbare behandeling geven, dient een procedure te worden ingesteld die de Gemeenschap in staat stelt efficiënter op te treden tegen derde landen die geen behandeling geven die vergelijkbaar is met de in de Gemeenschap gegeven behandeling.
- (15) Aangezien de maatregelen die nodig zijn ter uitvoering van deze verordening, maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 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<sup>(1)</sup>, dienen zij te worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit.
- (16) Op een gecoördineerde luchthaven kan een luchtvaartmaatschappij alleen toegang krijgen als er een „slot” is toegewezen. Er moeten maatregelen worden ingevoerd om de handhaving van deze verordening te waarborgen, met name voor het geval dat luchtvaartmaatschappijen herhaaldelijk en opzettelijk de regels voor de toewijzing van „slots” niet naleven.
- (17) Er dient een juridische procedure te zijn om besluiten van de coördinator te herzien.
- (18) Om twijfel uit te sluiten dient te worden bepaald dat de toepassing van de bepalingen van deze verordening geen afbreuk doet aan de mededingingsregels van het Verdrag, met name de artikelen 81 en 82, en Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad betreffende de controle op concentraties van ondernemingen<sup>(2)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1310/97<sup>(3)</sup>,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 95/93 wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1, lid 1, wordt vervangen door de volgende tekst:

„Deze verordening heeft betrekking op communautaire luchthavens.”

2. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- a) De punten a) en b) worden vervangen door de volgende tekst:

„a) „slot”: het uit hoofde van deze verordening aan een luchtvaartmaatschappij verleende recht op een welbepaalde datum en tijd de luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen en op te stijgen, dat overeenkomstig deze verordening is toegewezen door een coördinator;

- 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

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;

iii) een luchtvaartmaatschappij die om een reeks „slots” verzoekt voor een rechtstreekse geregelde dienst tussen die luchthaven en een regionale luchthaven waar geen andere luchtvaartmaatschappij op die dag een rechtstreekse geregelde dienst 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.

Voor de toepassing van de punten i) en ii) wordt een luchtvaartmaatschappij niet als nieuwe gegadigde beschouwd, wanneer op het ogenblik van de toewijzing:

— zij op de betrokken luchthaven een gezamenlijke dienst, codesharing of franchise-regeling heeft met een andere luchtvaartmaatschappij die niet als nieuwe gegadigde wordt beschouwd, of

— de meerderheid van haar kapitaal in handen is van een andere luchtvaartmaatschappij die niet als nieuwe gegadigde wordt beschouwd (dochtermaatschappij), of

— zij direct of indirect de meerderheid bezit van het kapitaal van een andere luchtvaartmaatschappij die niet als nieuwe gegadigde wordt beschouwd (moedermaatschappij), of

— zij deel uitmaakt van een groep luchtvaartmaatschappijen, waarvan er een niet als nieuwe gegadigde wordt beschouwd.

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>(2)</sup> PB L 395 van 30.12.1989, blz. 1, gecorrigeerde versie (PB L 257 van 21.9.1990, blz. 13).

<sup>(3)</sup> PB L 180 van 9.7.1997, blz. 1.

Voor de toepassing van punt ii) wordt een luchtvaartmaatschappij die alleen of samen met partners in een groep luchtvaartmaatschappijen meer dan 7 % van het totale aantal „slots” op de betrokken dag op een bepaalde luchthaven of luchthavensysteem bezit, op die luchthaven op die dag niet als nieuwe gegadigde beschouwd.”

b) Punt f) wordt vervangen door de volgende tekst

„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 7, 8, 8 bis en 10 omvat de definitie van luchtvaartmaatschappij ook maatschappijen uit de zakelijke luchtvaart.

ii) „groep luchtvaartmaatschappijen”: twee of meer luchtvaartmaatschappijen die samen gezamenlijke diensten of diensten op basis van een franchise-regeling of codesharing uitvoeren dan wel op andere wijze samenwerken om een bepaalde luchtdienst uit te voeren.”

c) Punt g) wordt vervangen door de volgende tekst

„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”.”

d) De punten i), j), k), l), m) en n) worden toegevoegd:

„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 regelma-

tig op dezelfde weekday zijn aangevraagd en aldus zijn toegewezen, of, wanneer dat niet mogelijk is, op ongeveer dezelfde tijd zijn toegewezen;

l) „regionale luchthaven”: een regionaal verbindingspunt of een communautair verbindingspunt als gedefinieerd in afdeling 6 van Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet <sup>(1)</sup>;

m) „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;

n) „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.”

3. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

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

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

b) In lid 2 wordt „gecoördineerde luchthaven” vervangen door „luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen”.

c) Lid 3 wordt vervangen door de volgende tekst:

„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, wanneer die lidstaat dat noodzakelijk acht, dan wel binnen zes maanden:

<sup>(1)</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 99.

- i) na een schriftelijk verzoek van luchtvaartmaatschappijen die meer dan de helft van de diensten op een luchthaven voor hun rekening 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 een coördinator „slots” heeft 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 houdend 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 ten minste elke drie jaar bijgewerkt wanneer 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.”

- d) Lid 4 wordt vervangen door de volgende leden 4 en 5 en het huidige lid 5 wordt lid 6, waarbij „volledig gecoördineerde luchthaven” wordt vervangen door „gecoördineerde luchthaven”:

„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, de luchtverkeersleidingsautoriteiten en lokale reizigersorganisaties, wanneer dergelijke organisaties bestaan.

5. De lidstaat zorgt ervoor dat de luchthaven alleen als gecoördineerd wordt aangewezen voor de periodes waarin de capaciteitsproblemen optreden, wanneer

- a) de tekorten van dien aard zijn dat ernstige vertragen op de luchthaven niet kunnen worden vermeden, en
- b) er geen mogelijkheden zijn om deze problemen op korte termijn op te lossen.”

- 4. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

- a) De titel wordt vervangen door de volgende tekst: „De bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator”
- b) Lid 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

„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 en de luchthavenbeheerder, 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.”

- c) De leden 2, 3, 4, 5 en 6 worden vervangen door de volgende tekst:

„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) op een gecoördineerde luchthaven de defacto onafhankelijkheid van de coördinator bovendien gewaarborgd is doordat de coördinator institutioneel en financieel los staat van elke belanghebbende partij. De lidstaat zorgt ervoor dat de coördinator zijn taken overeenkomstig deze verordening op onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze vervult en dat er voldoende middelen beschikbaar worden gesteld op zo'n wijze dat de financiering van de coördinatieactiviteiten geen afbreuk kan doen aan de onafhankelijkheid van de coördinator.

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 aankomst- en/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 en de coördinator zien in nauwe samenwerking met de luchthavenbeheerder en de luchtverkeersleidingsautoriteiten toe op het gebruik van dienstregelingen en „slots”. De coördinator dient jaarlijks een verslag van de werkzaamheden in bij de Commissie 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 vergelijken hun databases om tegenstrijdigheden in de dienstregelingen aan het licht te brengen."

d) Lid 7 wordt lid 8 en de inleidende tekst van het lid wordt vervangen door de volgende tekst:

"De coördinator stelt op verzoek binnen een redelijke termijn de volgende informatie gratis in schriftelijke of andere gemakkelijk toegankelijke vorm voor raadpleging aan alle belanghebbenden ter beschikking."

e) De volgende zin wordt aan lid 8 toegevoegd en dit lid wordt het nieuwe lid 9:

"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."

f) De volgende tekst wordt ingevoegd als het nieuwe lid 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."

5. De artikelen 5, 6, 7, 8 en 9 worden vervangen door de volgende tekst:

*"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 een luchthaven worden aangewezen. Het lidmaatschap van dit comité staat op zijn minst open voor de luchtvaartmaatschappijen en hun representatieve organisaties die regelmatig van de luchthaven(s) gebruik maken, de betrokken luchthavencoördinator, de betrokken luchtverkeersleidingsautoriteiten en vertegenwoordigers van de algemene luchtvaart.

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;
- lokale richtsnoeren voor de toewijzing van „slots”, rekening houdend met eventuele milieuaspecten zoals bepaald in artikel 8, lid 5;

— verbeteringen van de verkeerssituatie op de betrokken luchthaven;

— klachten over de toewijzing van „slots” als bedoeld in artikel 11;

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

— ernstige problemen die nieuwe gegadigden onderkennen als bedoeld in artikel 10, lid 8;

— 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”. Aan de betrokken lidstaat wordt een verslag van 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 na raadpleging van het coördinatiecomité in het licht van de capaciteitssituatie passende coördinatie-intervallen vast.

3. De bepaling van de parameters en de gevolgde methode alsmede eventuele veranderingen daarin worden uitgebreid met het coördinatiecomité besproken teneinde 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 ge-coördineerde 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 delen luchtvaartmaatschappijen 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 komen voor de status van nieuwe gegadigde.

Voor alle andere luchthavens die niet speciaal zijn aangegeven, wordt informatie over geplande diensten van luchtvaartmaatschappijen op verzoek van een coördinator door de luchthavenbeheerder aan die coördinator verstrekt.

2. Als een luchtvaartmaatschappij de in lid 1 bedoelde informatie niet verstrekt of zij onjuiste of misleidende informatie verstrekt, neemt de coördinator de „slot”-aanvraag of -aanvragen van die luchtvaartmaatschappij niet in overweging, tenzij er verzachtende omstandigheden zijn. 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 alle voor de uitvoering van hun onderscheiden taken vereiste informatie, waaronder vluchtgegevens en „slots”, uit.

#### Artikel 8

#### Procedure voor de toewijzing van „slots”

1. Reeksen „slots” worden uit de „slot”-pool aan luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, toegewezen als een recht om de luchthaveninfrastructuur te gebruiken om te landen en op te stijgen gedurende de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn aangevraagd. Na afloop van deze dienstregelingsperiode worden zij teruggegeven aan de overeenkomstig artikel 10 gevormde „slot”-pool.

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 recht op dezelfde reeks „slots” in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode.

De lidstaten kunnen dit recht beperken tot reeksen „slots” die worden geëxploiteerd met vliegtuigen van een minimale omvang.

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 „slot”-pool als bedoeld in artikel 10 worden toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, wordt alleen toegestaan om operationele redenen die voortvloeien uit verandering van vliegtuigtype of geëxploiteerde route. Een dergelijke wijziging treedt pas in werking na uitdrukkelijke bevestiging door de coördinator.

5. De coördinator houdt tevens rekening met de wereldwijd 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 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 luchthaven capaciteit efficiënter te benutten. Deze regels worden door die lidstaat megedeeld aan de Europese Commissie.

6. Wanneer artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van toepassing is geeft de coördinator geen voorrang aan aanvragen van luchtvaartmaatschappijen die de betrokken reeks „slots” willen gebruiken voor routes waarop met andere vervoermiddelen reeds een bevredigende dienst wordt geboden.

7. 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 „slot” mee.

8. Naast de geplande toewijzing van „slots” voor de dienstregelingsperiode poogt de coördinator te voldoen aan afzonderlijke „slot”-aanvragen 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 luchtvaartmaatschappijen resterende „slots” 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,
  - 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 maatschappij,
- c) tussen twee luchtvaartmaatschappijen worden uitgewisseld op basis van een „slot” voor een „slot” wanneer beide betrokken luchtvaartmaatschappijen zich ertoe verbinden de bij de uitwisseling ontvangen „slots” te gebruiken.

2. „Slots” mogen op generlei wijze, al dan niet tegen financiële vergoeding, worden overgedragen tussen luchtvaartmaatschappijen of tussen luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten, behalve aan luchtvaartmaatschappijen die worden bedoeld in artikel 8 bis, lid 1, onder b).

3. De in de 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 4 niet van toepassing is op een „slot”-overdracht;
- d) in geval van uitwisselingen tussen twee luchtvaartmaatschappijen ingevolge lid 1, beide luchtvaartmaatschap-

pijen het voornemen hebben de bij de uitwisseling of daaropvolgende uitwisselingen verkregen „slots” te gebruiken.

4. a) „Slots” die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, onder b), kunnen gedurende drie overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder b) worden overgedragen.
- b) „Slots” die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, onder b), punten ii) en iii), kunnen gedurende drie overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder a), worden overgedragen op een andere route.
- c) „Slots” die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, onder b), kunnen gedurende drie overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder c) worden uitgewisseld, behalve om de „slot”-tijden voor deze diensten dichter bij de oorspronkelijk gevraagde te brengen.

#### Artikel 8 ter

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 overheidsinstanties om de overdracht van „slots” tussen luchtvaartmaatschappijen te eisen op grond van de artikelen 81 of 82 van het EG-Verdrag of Verordening (EEG) nr. 4064/89. Deze overdrachten kunnen uitsluitend plaatsvinden zonder financiële compensatie.

#### Artikel 9

#### Openbare dienstverplichtingen

1. Als op een route overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad openbare dienstverplichtingen zijn opgelegd, kan een lidstaat op een gecoördineerde luchthaven de voor de voorgenomen diensten op die route vereiste „slots” reserveren. Wanneer de luchtvaartmaatschappij, de gereserveerde „slots” op de betrokken route niet in overeenstemming met artikel 8, leden 2 en 4, 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 openbare dienstverplichtingen. Wanneer 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” 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.”
6. De leden 1, 2, 3, 4, 5, 7 en 8 van artikel 10 worden vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 10

„Slot”-pool

1. De coördinator vormt een pool die alle „slots” bevat die niet volgens artikel 8, leden 2 en 4, zijn toegewezen. Alle nieuwe „slot”-capaciteit 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 geregelde luchtdiensten of geplande niet-geregelde luchtdiensten 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 periode 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 „slot”-pool 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;
  - de sluiting van een luchthaven of luchtruim;
- 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.

5. 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. Met het oog op deze toewijzing wordt de dienstregelingsdag in gelijke coördinatieperiodes van maximaal één uur verdeeld.

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.

6. 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.

7. In geval van diensten die worden geëxploiteerd door een groep luchtvaartmaatschappijen kan slechts een 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 een 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 uitvoerig in kennis van de gegevens van dergelijke vluchten.”

7. Lid 6 van artikel 10 wordt lid 8.

8. Artikel 11 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 11

**Klachten en recht van beroep**

1. Klachten in verband met de toepassing van de artikelen 8, 8 bis en 10 worden voorgelegd aan het coördinatiecomité. Het coördinatiecomité neemt de kwestie binnen drie maanden 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 drie maanden voorzien in bemiddeling door een representatieve organisatie van luchtvaartmaatschappijen of luchthavens of een andere derde partij.



2. De lidstaten zorgen ervoor dat elke partij met een gerechtvaardigd belang het recht heeft bij een nationale rechtbank of andere onafhankelijke instantie tegen de besluiten van de coördinator in beroep te gaan, wanneer de bemiddelingsprocedure van lid 1 geen oplossing heeft gebracht.

De lidstaten zorgen ervoor dat de beroepsinstantie de bevoegdheid heeft om:

- a) zo spoedig mogelijk volgens een interlocutoire procedure tijdelijke maatregelen te treffen om een einde maken aan de beweerde inbreuk of om te voorkomen dat de betrokken belangen verder worden geschaad, met inbegrip van maatregelen om de procedure voor de toewijzing van „slots” of de uitvoering van een besluit van de coördinator op te schorten of te doen opschorten,
- b) onwettige besluiten nietig te verklaren of te doen verklaren,
- c) schadevergoeding toe te kennen.

De lidstaten zorgen ervoor dat de beroepsprocedures, volgens uitvoerige regels die de lidstaten kunnen vaststellen, open staan voor op zijn minst elke persoon die een belang heeft of had in procedures voor de toewijzing van „slots” en die schade heeft geleden of kan lijden als gevolg van een beweerde inbreuk.

Wanneer ingevolge dit lid gerechtelijke stappen worden ondernomen, is lid 1 met onmiddellijke ingang niet langer van toepassing.”

9. Artikel 12, de titel en lid 1 worden vervangen door de volgende tekst:

#### **„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) 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.”

10. De artikelen 13 en 14 worden vervangen door de volgende tekst:

#### *„Artikel 13*

#### **Besluitvormingsprocedure**

1. Wanneer zij een besluit neemt ingevolge artikel 12, wordt de Commissie bijgestaan door een comité, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.
2. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure vervat in artikel 5 van Besluit 1999/468/EG, overeenkomstig artikel 7, lid 3, en artikel 8, van genoemd besluit, van toepassing.
3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn bedraagt drie maanden.
4. Voorts kan het comité door de Commissie worden geraadpleegd over elke andere kwestie in verband met de toepassing van deze verordening.
5. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

#### *Artikel 14*

#### **Handhaving**

1. Een vluchtplan van een luchtvaartmaatschappij wordt door de bevoegde luchverkeersleidingsautoriteiten 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” van een luchtvaartmaatschappij in en plaatst deze in de pool op 31 januari voor het volgende zomerseizoen of op 31 augustus voor het volgende winterseizoen, als de luchtvaartmaatschappij op die datum niet in het bezit is van een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning.
3. Wanneer een luchtvaartmaatschappij een reeks „slots” heeft verkregen als resultaat van een overdracht of uitwisseling overeenkomstig artikel 8 bis, lid 3, en deze „slots” niet zijn gebruikt zoals voorgenomen overeenkomstig artikel 8 bis, lid 3, onder d), 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 wezenlijk verschilt van de als onderdeel van een reeks „slots” toegewezen „slot”, verliezen de in artikel 8, lid 2, bedoelde status. Nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord, 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 voeren maatregelen in waarbij boetes en/of dwangsommen worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor het herhaaldelijk en opzettelijk uitvoeren van luchtdiensten op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen „slots”.

Nadat de betrokken luchtvaartmaatschappij is gehoord, wordt het bedrag van de boete en/of dwangsom vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de aard en de ernst van de overtreding.

6. bis 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.

ter 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.”

11. Artikel 15 wordt toegevoegd:

„Artikel 15

#### **Verslag en samenwerking**

1. De Commissie dient uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een verslag over de tenuitvoerlegging 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 tenuitvoerlegging van deze verordening, met name voor het verzamelen van de informatie voor het in lid 1 bedoelde verslag.”

#### *Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking drie maanden na haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

---