

Wijziging van het voorstel voor een verordening van de Raad inzake gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens

(92/C 206/07)

COM(92) 257 def.

(Door de Commissie ingediend op 29 juni 1992 krachtens artikel 149, lid 3, van het EEG-Verdrag)

TEKST VAN DE COMMISSIE ⁽¹⁾

AMENDEMENTEN

Amendement nr. 1

Titel

Voorstel voor een verordening van de Raad inzake gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens

Titel

Voorstel voor een verordening van de Raad inzake gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op gecoördineerde communautaire luchthavens

Amendement nr. 2

Eerste overweging

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

Eerste overweging

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

Amendement nr. 3

Derde overweging

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

Derde overweging

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

Amendement nr. 4

Derde overweging bis

(Nieuw)

Overwegende dat deze verordening uitsluitend van toepassing is op luchthavens die binnen de specifieke definitie van „gecoördineerd” in artikel 2 vallen;

Amendement nr. 5

Vierde overweging bis

(Nieuw)

Overwegende dat de Commissie onderzoek dient te doen naar de oorzaken van de overbelasting van Europese luchthavens, ten einde methoden te vinden om de capaciteit te vergroten;

⁽¹⁾ PB nr. C 43 van 19. 2. 1991, blz. 3.

TEKST VAN DE COMMISSIE

AMENDEMENTEN

Amendement nr. 6

Vierde overweging ter

(Nieuw)

Overwegende dat de Regeringen van de Lid-Staten en de luchthavenautoriteiten een verhoging van hun uitgaven voor de luchthaveninfrastructuur in overweging dienen te nemen ten einde de capaciteit van de Europese luchthavens te vergroten;

Amendement nr. 7

Negende overweging

Overwegende dat het beleid van de Gemeenschap volgens Verordening (EEG) nr. 2343/90 is gericht op verlaging van de belemmeringen voor mededinging en stimulering van toegang tot de markt, en dat deze doelstellingen vragen om belangrijke steun voor luchtvaartmaatschappijen die diensten willen gaan onderhouden op intracommunautaire routes met beperkte concurrentiemogelijkheden;

Negende overweging

Overwegende dat het beleid van de Gemeenschap volgens Verordening (EEG) nr. 2343/90 is gericht op verlaging van de belemmeringen voor mededinging en stimulering van toegang tot de markt, en dat deze doelstellingen vragen om belangrijke steun voor luchtvaartmaatschappijen die diensten willen gaan onderhouden op routes met beperkte concurrentiemogelijkheden;

Amendement nr. 8

Tiende overweging

Overwegende dat van de Lid-Staten of de door hen aangeezenen moet worden geëist dat zij ervoor zorgen dat een minimumaantal „slots” voor diensten op intracommunautaire routes beschikbaar is, zelfs wanneer een luchthaven als overbelast wordt beschouwd;

Tiende overweging

Overwegende dat van de Lid-Staten of de door hen aangeezenen moet worden geëist dat zij ervoor zorgen dat ook een aantal „slots” beschikbaar is voor kleinere maatschappijen, zakenvliegtuigen en de algemene luchtvaart alsmede nieuwe gegadigden, zelfs wanneer een luchthaven als overbelast wordt beschouwd;

Amendement nr. 9

Elfde overweging

Overwegende dat bij de intrekking van historische rechten het evenredigheidsbeginsel moet worden gerespecteerd en dat deze intrekking dan ook beperkt moet blijven tot het aantal slots dat nodig is om aan de behoeften van nieuwe gegadigden op bedoelde luchthaven te voldoen, terwijl wordt gewaarborgd dat alle luchtvaartmaatschappijen die op die luchthaven reeds over rechten beschikken op vergelijkbare wijze worden behandeld, waarbij rekening wordt gehouden met het door elk van hen gebruikte aantal „slots” en onnodige verstoringen van de bestaande regelingen worden voorkomen;

Elfde overweging

Overwegende dat de intrekking van historische rechten uitsluitend aanvaardbaar is in buitengewone situaties waarin geen andere oplossing kan worden gevonden en dat hierbij het evenredigheidsbeginsel moet worden gerespecteerd en dat deze intrekking dan ook beperkt moet blijven tot het aantal slots dat nodig is om aan de behoeften van nieuwe gegadigden op bedoelde luchthaven te voldoen, terwijl wordt gewaarborgd dat alle luchtvaartmaatschappijen die op die luchthaven reeds over rechten beschikken op vergelijkbare wijze worden behandeld, waarbij rekening wordt gehouden met het door elk van hen gebruikte aantal „slots” en onnodige verstoringen van de bestaande regelingen worden voorkomen;

Amendement nr. 10

Veertiende overweging

Overwegende dat het past dat de Gemeenschap nieuwe gegadigden uit derde landen een behandeling geeft die vergelijkbaar is met de behandeling die door deze landen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen wordt gegeven;

Veertiende overweging

Overwegende dat het past dat de Gemeenschap luchtvaartmaatschappijen uit derde landen een vergelijkbare behandeling geeft als aan communautaire luchtvaartmaatschappijen wordt gegeven, mits deze landen luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap op hun eigen luchthavens op dezelfde wijze behandelen;

TEKST VAN DE COMMISSIE

AMENDEMENTEN

Amendement nr. 11

Vijftiende overweging

Overwegende dat de vaststelling van een verordening inzake de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens geen negatieve gevolgen mag hebben voor de diensten van kleine luchtvaartmaatschappijen,

Vijftiende overweging

Overwegende dat de vaststelling van een verordening inzake de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens geen negatieve gevolgen mag hebben voor de diensten van kleine luchtvaartmaatschappijen, of voor de burgerluchtvaart,

Amendement nr. 12

Artikel 1

Deze verordening heeft betrekking op de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens.

Artikel 1

Deze verordening heeft betrekking op de toewijzing van „slots” op gecoördineerde communautaire luchthavens.

Amendement nr. 13

Artikel 2

Punt b)

b) „nieuwe gegadigde”:

- i) een luchtvaartmaatschappij die op een bepaalde dag op een gecoördineerde luchthaven over niet meer dan drie „slots” beschikt en die verzoekt om toekenning van bijkomende tijden om op die dag diensten te onderhouden, of
- ii) een luchtvaartmaatschappij die over niet meer dan 30 % van de „slots” beschikt waarover alle luchtvaartmaatschappijen op een bepaalde dag op een gecoördineerde luchthaven of op een andere luchthaven binnen hetzelfde luchthavensysteem beschikken en die verzoekt om meer „slots” voor die dag op die luchthaven, ten einde een aanvang te maken met binnen het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 2343/90 vallende diensten op een route waarop op die dag ten hoogste twee andere luchtvaartmaatschappijen tussen de betrokken luchthavens rechten van de derde of vierde luchtvaartvrijheid uitoefenen;

Artikel 2

Punt b)

b) „nieuwe gegadigde”: een luchtvaartmaatschappij

- i) die op een bepaalde dag op een gecoördineerde luchthaven over niet meer dan vier „slots” beschikt en die verzoekt om toekenning van bijkomende tijden om op die dag diensten te onderhouden, of
- ii) die over niet meer dan 30 % van alle „slots” beschikt die per dag op een gecoördineerde luchthaven of op een andere luchthaven in hetzelfde systeem beschikbaar zijn en die verzoekt om meer „slots” voor die dag op die luchthaven om op een route waarop op die dag ten hoogste twee andere luchtvaartmaatschappijen tussen de betrokken luchthavens rechten uitoefenen, een dienst te beginnen;

Amendement nr. 14

Punt c)

c) „luchthaven die overbelast is”: een luchthaven waarop de capaciteit op één dag gedurende meer dan één uur onvoldoende is om aan de vraag of de verwachte vraag te kunnen beantwoorden;

Punt c)

c) een luchthaven is overbelast wanneer:

- i) zich gedurende ten minste 50 % van een dienstregelperiode, op enige dag van de week, meer dan één uur per dag, op meer dan 75 % van de aankomende of vertrekkende vluchten, vertragingen voordoen van meer dan één uur in vergelijking met de openbaar gemaakte dienstregelingen,
of
- ii) wanneer de capaciteit in een van de volgende sectoren: luchtverkeersleiding, start-/landingsbanen; andere grondfaciliteiten met inbegrip van toegang; milieubeperkingen, op enige dag één uur of langer onvoldoende is voor de vraag of voor de te verwachten vraag;

TEKST VAN DE COMMISSIE

AMENDEMENTEN

Amendement nr. 15

Punt f)

- f) „gecoördineerde luchthaven”: een luchthaven waarop een luchtvaartmaatschappij, om te kunnen landen of opstijgen, moet beschikken over een door een luchthavencoördinator toegewezen „slot”;

Punt f)

- f) „gecoördineerde luchthaven“: een overbelaste of als gecoördineerd bestempelde luchthaven waarop een luchtvaartmaatschappij, om te kunnen landen of opstijgen, moet beschikken over een door een luchthavencoördinator toegewezen „slot”;

Amendement nr. 16

Punt h)

- h) „historische rechten”: de rechten welke een luchtvaartmaatschappij die een haar door de coördinator toegewezen „slot” heeft geëxploiteerd in het volgende overeenkomstige seizoen op ditzelfde „slot” kan doen gelden.

Punt h)

- h) „historische rechten”: de rechten welke een luchtvaartmaatschappij die een haar door de coördinator toegewezen „slot” heeft geëxploiteerd in het volgende overeenkomstige seizoen op ditzelfde „slot” kan doen gelden.

Amendement nr. 17

Artikel 3

Lid 1

1. De Lid-Staten staan luchtvaartmaatschappijen met een geldige vergunning voor een route toe om hun diensten naar en vanaf communautaire luchthavens die niet overeenkomstig artikel 4 zijn gecoördineerd, vrijelijk te plannen en te onderhouden.

Artikel 3

Lid 1

1. De Lid-Staten staan luchtvaartmaatschappijen met een geldige relevante vergunning toe om hun diensten naar en vanaf communautaire luchthavens die niet overeenkomstig artikel 4 zijn gecoördineerd, vrijelijk te plannen en te onderhouden.

Amendement nr. 18

Artikel 5

Lid 2

2. De coördinator is verantwoordelijk voor de toewijzing van „slots” op de gecoördineerde luchthaven, respectievelijk luchthavens, en overeenkomstig deze verordening gaat hij daarbij onpartijdig, niet discriminerend en doorzichtig te werk.

Artikel 6 ⁽¹⁾

Lid 2

2. De coördinator is verantwoordelijk voor het adviseren van het planningscomité/de planningscomités en voor de toewijzing van „slots” rekening houdend met de door het planningscomité vastgestelde algemene richtsnoeren op de gecoördineerde luchthaven, respectievelijk luchthavens, en overeenkomstig deze verordening gaat hij daarbij onpartijdig, niet discriminerend en doorzichtig te werk in overeenstemming met de toepasselijke regels van het gemeenschappelijke mededingingsrecht.

Amendement nr. 19

Lid 5

Punt a)

5. De coördinator stelt te allen tijde de volgende informatie voor raadpleging door alle belanghebbenden ter beschikking:

Lid 5

Punt a)

5. De coördinator stelt te allen tijde de volgende informatie voor raadpleging door alle belanghebbenden ter beschikking:

⁽¹⁾ Artikel 5 van de Commissietekst wordt artikel 6.

TEKST VAN DE COMMISSIE

AMENDEMENTEN

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

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

Amendement nr. 20

Artikel 6

Eerste alinea

Wanneer een Lid-Staat heeft besloten om een luchthaven overeenkomstig artikel 4, leden 1 en 2, als gecoördineerd te bestempelen, kan hij een planningscomité oprichten dat de in artikel 5 bedoelde coördinator met zijn advies kan bijstaan. Deelneming aan dit comité staat op zijn minst open voor luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven, respectievelijk luchthavens, gebruik maken, de betrokken luchthavenautoriteiten en vertegenwoordigers van de luchtverkeersleiding.

Artikel 5 ⁽¹⁾

Eerste alinea

Wanneer een Lid-Staat een luchthaven overeenkomstig artikel 4 tot gecoördineerd heeft bestempeld, richt hij een planningscomité op om in overeenstemming met de toepasselijke regels van het gemeenschappelijke mededingingsrecht algemene richtsnoeren voor de toewijzing van „slots” in elke planningsperiode vast te stellen en toezicht uit te oefenen op het werk van de coördinator. Dit comité komt ten minste twee maal per jaar bijeen. Deelneming aan dit comité staat op zijn minst open voor luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven, respectievelijk luchthavens, gebruik maken en de betrokken luchthaven- en luchtverkeersleidingsautoriteiten.

Amendement nr. 21

Artikel 7

Op een gecoördineerde luchthaven stelt de luchthavenautoriteit de luchthavencapaciteit tweemaal per jaar vast in samenwerking met de vertegenwoordigers van de verkeersleiding, en eventueel onder voorbehoud van goedkeuring door de Lid-Staat, volgens op internationaal niveau vastgestelde methoden en na overleg met de douane- en immigratieautoriteiten en met de luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken, en/of vertegenwoordigende organisaties. De mogelijkheden om de verschillende typen luchtvaartuigen te ontvangen worden afzonderlijk bezien.

Deze informatie wordt lange tijd voordat de coördinatie plaatsvindt aan de luchthavencoördinator verstrekt.

Artikel 7

Op een gecoördineerde luchthaven stelt de luchthavenautoriteit de luchthavencapaciteit tweemaal per jaar vast in samenwerking met de verkeersleiding, en eventueel onder voorbehoud van goedkeuring door de Lid-Staat, volgens op internationaal niveau vastgestelde methoden en na overleg met de douane- en immigratieautoriteiten en met de luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken, en/of vertegenwoordigende organisaties. De mogelijkheden om de verschillende typen luchtvaartuigen te ontvangen worden afzonderlijk bezien.

Deze informatie wordt tijdig voordat de coördinatie plaatsvindt aan de luchthavencoördinator verstrekt.

Amendement nr. 22

Artikel 8

1. Luchtvaartmaatschappijen die „slots” op een gecoördineerde luchthaven aanvragen, leggen aan de luchthavencoördinator alle door hem gevraagde informatie over.

2. a) Onverminderd de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag en van artikel 9 van deze verordening geeft het feit dat een luchtvaartmaatschappij een haar door de coördinator toegewezen „slot” heeft geëxploiteerd die luchtvaartmaatschappij in de overeenkomstige periode en op dezelfde exploitatiedagen van het volgende overeenkomstige seizoen recht op hetzelfde „slot”. Deze historische rechten gelden slechts voor geregelde diensten en geplande niet-geregelde diensten.

Artikel 8

1. Luchtvaartmaatschappijen die „slots” op een gecoördineerde luchthaven aanvragen, leggen aan de luchthavencoördinator alle door hem gevraagde informatie over.

2. a) Onverminderd de toepassing van artikel 9 van deze verordening geeft het feit dat een luchtvaartmaatschappij een haar door de coördinator toegewezen „slot” heeft geëxploiteerd die luchtvaartmaatschappij in de overeenkomstige periode en op dezelfde exploitatiedagen van het volgende overeenkomstige seizoen recht hetzelfde „slot” aan te vragen en toegewezen te krijgen. Deze historische rechten gelden slechts voor geregelde diensten en geplande niet-geregelde diensten.

⁽¹⁾ Artikel 6 van de Commissietekst wordt artikel 5.

TEKST VAN DE COMMISSIE

- b) Wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen voor „slots” kan worden voldaan, geeft de luchthavencoördinator voorrang aan commerciële luchtdiensten en inzonderheid aan geregelde diensten en geplande niet geregelde diensten.
- c) De luchthavencoördinator houdt tevens rekening met de in de bijlage opgenomen aanvullende prioriteitsregels.
3. Indien niet aan een aanvraag voor een „slot” kan worden voldaan, stelt de luchthavencoördinator de betrokken luchtvaartmaatschappij op de hoogte van de redenen daarvoor en deelt hij mee over welk meest approximatieve alternatieve „slot” kan worden beschikt.
4. De luchthavencoördinator poogt te allen tijde te voldoen aan ad hoc-„slot”-aanvragen voor elk soort luchtvaart, inclusief de privé- en zakenluchtvaart. Hiertoe kunnen naast de in artikel 9 bedoelde pool beschikbare, maar nog niet toegewezen „slots” ook vrijgekomen „slots” worden gebruikt.
5. De Commissie stelt, na overleg met de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavencoördinatoren en de luchthavenautoriteiten, minimumeisen vast voor de door de luchthavencoördinator te gebruiken geautomatiseerde systemen om een passende tenuitvoerlegging van de artikelen 5 en 8 te garanderen.

AMENDEMENTEN

- b) Wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen voor „slots” kan worden voldaan, wordt voorrang gegeven aan commerciële luchtdiensten en inzonderheid aan geregelde diensten en geplande niet-geregelde diensten.
- c) De luchthavencoördinator houdt tevens rekening met de in de bijlage opgenomen aanvullende prioriteitsregels.
3. Indien niet aan een aanvraag voor een „slot” kan worden voldaan, stelt de luchthavencoördinator de betrokken luchtvaartmaatschappij op de hoogte van de redenen daarvoor en deelt hij mee over welke meest approximatieve alternatieve „slots” kan worden beschikt.
4. De luchthavencoördinator poogt te allen tijde te voldoen aan ad hoc-„slot”-aanvragen voor elk soort luchtvaart, inclusief de privé- en zakenluchtvaart. Hiertoe kunnen naast de in artikel 9 bedoelde pool beschikbare, maar nog niet toegewezen „slots” ook vrijgekomen „slots” worden gebruikt („gelegenheidsslots”).
5. De Commissie stelt, na overleg met de luchthavencoördinatoren en de planningscomités, minimumeisen vast voor de door de luchthavencoördinator te gebruiken geautomatiseerde systemen om een passende tenuitvoerlegging van de artikelen 5, 6 en 8 te garanderen.

Amendement nr. 23

Artikel 9

Lid 1

1. Op een gecoördineerde luchthaven wordt een pool gevormd van nieuwe „slots”, ongebruikte „slots” en „slots” die gedurende of aan het einde van het seizoen door een luchtvaartmaatschappij zijn vrijgegeven.

Artikel 9

Lid 1

1. Op een overbelaste luchthaven wordt voor iedere gecoördineerde periode een pool gevormd van nieuwe „slots”, ongebruikte „slots” en „slots” die gedurende of aan het einde van het seizoen door een luchtvaartmaatschappij zijn vrijgegeven.

Amendement nr. 24

Lid 2

2. Elk „slot” dat niet voor meer dan 65% van de toegewezen periode werd benut, kan worden ingetrokken en voor hernieuwde toewijzing in de in lid 1 bedoelde pool worden opgenomen, tenzij de niet-benutting kan worden gerechtvaardigd, bij voorbeeld omdat een type luchtvaartuig aan de grond moest worden gehouden of dat een luchthaven of luchtruimte gesloten was.

Lid 2

2. Elk „slot” dat niet voor meer dan 75% van de toegewezen periode werd benut, kan worden ingetrokken en voor hernieuwde toewijzing in de in lid 1 bedoelde pools worden opgenomen, tenzij de niet-benutting kan worden gerechtvaardigd, bij voorbeeld omdat een type luchtvaartuig aan de grond moest worden gehouden of dat een luchthaven of luchtruimte gesloten was.

TEKST VAN DE COMMISSIE

AMENDEMENTEN

Amendement nr. 25

Lid 3

3. In de pool opgenomen „slots” worden verdeeld onder de luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag voor een „slot” hebben ingediend. Ten minste 50 % van deze „slots” worden aan nieuwe gegadigden toegewezen volgens de in de bijlage aangegeven prioriteiten.

Lid 3

3. In de pools opgenomen slots worden verdeeld onder de luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag voor een „slot” hebben ingediend. Ten minste 50 % van deze „slots” worden aan nieuwe gegadigden toegewezen volgens de in de bijlage aangegeven prioriteiten.

Amendement nr. 26

Lid 5

5. De in lid 4 bedoelde nieuwe gegadigden hebben recht op zoveel „slots” als nodig zijn om de bestaande diensten van de andere op die route opererende luchtvaartmaatschappij(en) te reciproceren, met een maximum van zes „slots” op één dag.

Lid 5

5. De in lid 4 bedoelde nieuwe gegadigden hebben recht op zoveel „slots” als nodig zijn om de bestaande diensten van de andere op die route opererende luchtvaartmaatschappij(en) te reciproceren, met een maximum van vier „slots” op één dag.

Amendement nr. 27

Lid 8

8. Wanneer overeenkomstig de leden 2 en 4 ter beschikking gestelde „slots” niet worden gebruikt of binnen een tijdvak van twee jaar worden vrijgegeven, worden zij aan de oorspronkelijke houder teruggegeven. Wanneer deze regel niet kan worden toegepast of wanneer de oorspronkelijke houder het „slot” niet wenst te gebruiken, wordt het in de pool opgenomen.

Lid 8

8. Wanneer overeenkomstig de leden 2 en 4 ter beschikking gestelde „slots” niet worden gebruikt, overeenkomstig lid 2 worden ingetrokken of binnen een tijdvak van twee jaar worden vrijgegeven, worden zij aan de oorspronkelijke houder teruggegeven. Wanneer deze regel niet kan worden toegepast of wanneer de oorspronkelijke houder het „slot” niet wenst te gebruiken, wordt het in de pool opgenomen.

Amendement nr. 28

Lid 9

9. Op verzoek van een Lid-Staat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie in bepaalde gevallen de toepassing van dit artikel en zij besluit binnen twee maanden of het correct wordt toegepast. De Commissie deelt haar besluit aan de Raad en de Lid-Staten mee.

Lid 9

9. Op verzoek van een Lid-Staat, het betrokken derde land, een luchtvaartmaatschappij of een luchthavenexploitant of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie in bepaalde gevallen de toepassing van dit artikel en zij besluit binnen twee maanden of het correct wordt toegepast. De Commissie deelt haar besluit aan de Raad en de Lid-Staten mee.

Amendement nr. 29

Artikel 10

Lid 6

6. Op verzoek van een Lid-Staat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie in bepaalde gevallen de toepassing van de leden 2 en 4 en zij besluit binnen twee maanden of deze leden correct worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit aan de Raad en de Lid-Staten mee.

Artikel 10

Lid 6

6. Op verzoek van een Lid-Staat, het betrokken derde land, een luchtvaartmaatschappij of een luchthavenexploitant of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie in bepaalde gevallen de toepassing van de leden 2 en 4 en zij besluit binnen twee maanden of deze leden correct worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit aan de Raad en de Lid-Staten mee.

TEKST VAN DE COMMISSIE

AMENDEMENTEN

Amendement nr. 30

Lid 7

Een Lid-Staat kan het besluit van de Commissie binnen een tijdsbestek van één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan met gekwalificeerde meerderheid van stemmen binnen één maand een andersluidend besluit nemen.

Lid 7

7. Een Lid-Staat kan het besluit van de Commissie binnen een tijdsbestek van één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan met gekwalificeerde meerderheid van stemmen binnen één maand een andersluidend besluit nemen. De Lid-Staat die verantwoordelijk is voor de betrokken overbelaste luchthaven, draagt zorg voor onverwijde uitvoering van het besluit.

Amendement nr. 31

Artikel 11

Lid 1

(Nieuw)

1. De Lid-Staten en de Commissie zien erop toe dat deze verordening wordt toegepast zonder luchtvaartmaatschappijen uit derde landen te discrimineren.

Amendement nr. 32

Artikel 11

Lid 2

2. Wanneer de Commissie op grond van overeenkomstig lid 1 of anderszins ontvangen informatie van mening is dat een derde land, wat de toewijzing van „slots” op overbelaste luchthavens betreft,

- a) communautaire luchtvaartmaatschappijen geen behandeling toekent die vergelijkbaar is met de behandeling die door Lid-Staten aan luchtvaartmaatschappijen uit dat land wordt toegekend, of
- b) communautaire luchtvaartmaatschappijen niet praktisch een nationale behandeling toekent, of
- c) luchtvaartmaatschappijen uit andere derde landen een gunstigere behandeling toekent dan aan communautaire luchtvaartmaatschappijen,

kan de Commissie onderhandelingen openen om deze situatie te verhelpen.

Artikel 11

Lid 2

2. Wanneer een derde land, wat de toewijzing van „slots” op overbelaste luchthavens betreft,

- a) communautaire luchtvaartmaatschappijen geen behandeling toekent die vergelijkbaar is met de behandeling die door Lid-Staten aan luchtvaartmaatschappijen uit dat land wordt toegekend, of
- b) communautaire luchtvaartmaatschappijen niet praktisch een nationale behandeling toekent, of
- c) luchtvaartmaatschappijen uit andere derde landen een gunstigere behandeling toekent dan aan communautaire luchtvaartmaatschappijen,

kan de Commissie, na een voorafgaand besluit van de Raad, onderhandelingen openen om deze situatie te verhelpen.

Amendement nr. 33

Artikel 12

Lid 1

1. De Commissie dient binnen twee jaar na de inwerking-treding van deze verordening een verslag over haar tenuitvoerlegging bij de Raad in.

Artikel 12

Lid 1

1. De Commissie dient binnen twee jaar na de inwerking-treding van deze verordening een verslag over haar tenuitvoerlegging bij de Raad, het Europese Parlement en het Economisch en Sociaal Comité in.

TEKST VAN DE COMMISSIE

AMENDEMENTEN

Amendement nr. 34

BIJLAGE

Punt 5

Tweede alinea

(Nieuw)

Indien een curfew op een bepaalde luchthaven elders een „slot”-probleem veroorzaakt, moet prioriteit worden verleend aan de luchtvaartmaatschappij wier dienstregeling door de curfew onder druk komt te staan.

Amendement nr. 35

BIJLAGE

Punt 6

Onder c)

- c) „curfews”: ingeval van „curfew” op een luchthaven waardoor er elders een „slot”-probleem ontstaat, dient prioriteit te worden verleend aan de luchtvaartmaatschappij wier dienstregeling door het „curfew” wordt ingeperkt;

Schrappen.

Amendement nr. 36

Onder f)

- f) „flexibiliteit”: met het oog op een optimale benutting van de beschikbare capaciteit. De coördinatoren moeten bij het toewijzen van „slots” blijk geven van een zekere mate van flexibiliteit. Luchtvaartmaatschappijen houden zich niet altijd precies aan de in de dienstregelingen aangegeven tijden. Enkele van de oorzaken van dergelijke afwijkingen zijn de weersomstandigheden, wind, variaties in vliegtijden, de verkeersleiding of technische problemen. De coördinatoren moeten hiermee rekening houden door:

- i) voor de gebruikmaking van de start-/landingsbaan tussenpozen van ten minste tien minuten in te lassen;
- ii) de vliegtuigbewegingen per uur met tussenpozen van niet minder dan 30 minuten te meten (bij voorbeeld 12.00—12.59 + 12.30—13.29);
- iii) gebruik te maken van overboekingsprofielen die zijn gebaseerd op ervaringen in het verleden opgedaan.

Onder f)

- f) „flexibiliteit”: met het oog op een optimale benutting van de beschikbare capaciteit. De coördinatoren moeten bij het toewijzen van „slots” blijk geven van een zekere mate van flexibiliteit. Luchtvaartmaatschappijen houden zich niet altijd precies aan de in de dienstregelingen aangegeven tijden. Enkele van de oorzaken van dergelijke afwijkingen zijn de weersomstandigheden, wind, variaties in vliegtijden, de verkeersleiding of technische problemen. De coördinatoren moeten hiermee rekening houden door:

- i) voor de gebruikmaking van de start-/landingsbaan tussenpozen van ten minste tien minuten in te lassen;
- ii) de vliegtuigbewegingen per uur met tussenpozen van niet minder dan 30 minuten te meten (bij voorbeeld 12.00—12.59 + 12.30—13.29);
- iii) gebruik te maken van overboekingsprofielen die zijn gebaseerd op ervaringen in het verleden opgedaan;
- iv) een maximale benutting van „gelegenheidsslots” voor „stand-by”-vluchten van de zakenluchtvaart te garanderen, vooral wanneer deze startklaar zijn maar een latere „slot” toegewezen hebben gekregen;

TEKST VAN DE COMMISSIE

AMENDEMENTEN

Amendement nr. 37

Onder g)

(Nieuw)

- g) geluidsmisseries: vliegtuigen die minder lawaai maken moeten voorrang krijgen boven vliegtuigen die meer lawaai maken, bij voorbeeld hoofdstuk 3 krijgt voorrang boven hoofdstuk 2.
-