

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(92) 274 def.

Brussel, 22 juni 1992

Wijziging van het voorstel voor een

VERORDENING (EEG) VAN DE RAAD

betreffende het verlenen van exploitatievergunningen
aan luchtvaartmaatschappijen

Wijziging van het voorstel voor een

VERORDENING (EEG) VAN DE RAAD

betreffende de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot
intracommunautaire luchtroutes

Wijziging van het voorstel voor een

VERORDENING (EEG) VAN DE RAAD

inzake luchtvaart- en luchtvaarttarieven voor luchtdiensten

(door de Commissie ingediend krachtens artikel 149, lid 3,
van het EEG-Verdrag)

Wijziging van het voorstel voor een

VERORDENING (EEG) VAN DE RAAD

betreffende het verlenen van exploitatievergunningen aan
luchtvaartmaatschappijen.

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

TOELICHTING

- 1) De Commissie heeft op 18 september 1991 haar voorstellen ingediend voor verordeningen van de Raad betreffende het verlenen van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen, de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes en de luchtvaart- en luchtvrachttarieven voor luchtdiensten.
- 2) Het Europese Parlement heeft de voorstellen van de Commissie op zijn plenaire vergadering van 8 april 1992 met enkele wijzigingen goedgekeurd.
- 3) In bijgevoegde gewijzigde voorstellen zijn de amendementen opgenomen die voor de Commissie aanvaardbaar zijn.
- 4) Amendementen nrs. 2, 3, 6, 12, 14 en 17 van het voorstel betreffende het verlenen van exploitatievergunningen zijn in overeenstemming met het door de Commissie op de plenaire vergadering ingenomen standpunt. Zij zijn omwille van de duidelijkheid licht gewijzigd zonder de geest van de door het Parlement voorgestelde aanpassingen te veranderen.
- 5) De Commissie kan om juridische redenen niet instemmen met amendement nr. 1 aangezien dit de juridische grondslag van de verordening zou uitbreiden.

Amendement nr. 2 is niet aanvaardbaar, aangezien dit er in de praktijk zou toe leiden dat de verordening opnieuw moet worden gewijzigd voor overeenkomsten tussen de Gemeenschap en derde landen. Om dezelfde reden kan de Commissie niet instemmen met amendement nr. 10.

Amendement nr. 13 is niet aanvaardbaar omdat het de criteria voor het beoordelen van de financiële geschiktheid van luchtvaartmaatschappijen die een vergunning aanvragen te vaag zou maken.

Wijziging van het voorstel voor een Verordening van de Raad betreffende het verlenen van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen.

Tekst van de Commissie

Amendementen

Amendement nr. 1
Artikel 2, sub e)

e) bedrijfsplan: een gedetailleerde beschrijving van de door de luchtvaartmaatschappij voor de betrokken periode voorgenomen commerciële activiteiten, in het bijzonder gerelateerd aan de marktontwikkelingen en uit te voeren investeringen, met inbegrip van de financiële en economische gevolgen van deze activiteiten;

e) bedrijfsplan: een beschrijving van de door de luchtvaartmaatschappij voor de betrokken periode voorgenomen commerciële activiteiten, in het bijzonder gerelateerd aan de marktontwikkelingen en uit te voeren investeringen, met inbegrip van de financiële en economische gevolgen van deze activiteiten;

Amendement nr. 2
Artikel 2, sub

f) verslag over de bedrijfsvoering: een gedetailleerd overzicht van de inkomsten en uitgaven voor de betrokken periode met uitsplitsing naar met het luchtvervoer verband houdende en andere activiteiten, alsmede naar financiële en niet-financiële elementen.

f) verslag over de bedrijfsvoering: een overzicht van de inkomsten en uitgaven voor de betrokken periode met uitsplitsing naar met het luchtvervoer verband houdende en andere activiteiten, alsmede naar financiële en niet-financiële elementen.

Amendement nr. 3

Artikel 2, sub fbis (nieuw)

fbis. "doeltreffende controle": een relatie bestaande uit rechten, overeenkomsten of ongeacht welke andere middelen die, afzonderlijk of gezamenlijk en met betrekking tot de feitelijke of wettelijke overwegingen in kwestie, de mogelijkheid bieden beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, met name door:

- a) eigendom of het recht volledig of gedeeltelijk te beschikken over de activa van een onderneming;
- b) rechten of overeenkomsten die beslissende invloed verlenen over samenstelling, stemming of besluiten van de organen van een onderneming.

Amendement nr. 4

Artikel 4, lid 1

1. Een lid-staat verstrekt een onderneming slechts een exploitatievergunning indien luchtvervoer haar hoofdbedrijf vormt en haar statutaire zetel en haar voornaamste plaats van bedrijvigheid zich in die lid-staat bevinden.

1. Een lid-staat verstrekt een onderneming slechts een exploitatievergunning indien luchtvervoer haar hoofdbedrijf vormt en haar statutaire zetel en haar voornaamste plaats van bedrijvigheid zich in die lid-staat bevinden. Een exploitatievergunning aan een dochtermaatschappij wordt verleend door die lid-staat alwaar die dochtermaatschappij wordt opgericht door de moedermaatschappij.

Amendement nr. 5
Artikel 4, lid 2

2. De onderneming moet rechtstreeks of door bezit van de meerderheid van de aandelen in handen van lid-staten en/of van onderdanen van lid-staten zijn en blijven. Die lid-staten of onderdanen moeten te allen tijde daadwerkelijk zeggenschap in de onderneming kunnen uitoefenen. De meerderheid van het bestuur moet uit vertegenwoordigers van die lid-staat of uit onderdanen ervan bestaan.

2. De onderneming en het beheer daarvan moet rechtstreeks of door bezit van de meerderheid van de aandelen onder zeggenschap van lid-staten en/of van onderdanen van lid-staten staan en blijven staan. Die lid-staten of onderdanen moeten te allen tijde daadwerkelijk beslissende zeggenschap in de onderneming kunnen uitoefenen. De meerderheid van de directie en/of enig ander bestuur moet uit vertegenwoordigers van die lid-staat of uit onderdanen ervan bestaan.

Amendement nr. 6
Artikel 4, lid 3

3. Onverminderd het bepaalde in lid 2 behouden de luchtvaartmaatschappijen die in bijlage I bij, respectievelijk, verordening (EEG) nr. 2343/90 en verordening (EEG) nr. 294/91 (1) reeds zijn erkend, hun rechten in het kader van de onderhavige verordening en met de onderhavige verordening verband houdende verordeningen, zolang zij aan de overige, in de onderhavige verordening vervatte verplichtingen beantwoorden.

3. Onverminderd het bepaalde in lid 2 geniet een luchtvaartmaatschappij die op het tijdstip van vaststelling van deze verordening:

1) haar hoofdzetel en voornaamste plaats van bedrijvigheid in de Gemeenschap heeft en gedurende de twaalf maanden die aan de vaststelling van deze verordening voorafgaan, geregelde of niet-geregelde luchtdiensten in de Gemeenschap heeft onderhouden;

Amendement nr. 6 (vervolg)

Artikel 4, lid 3

ii) of tijdens de twaalf maanden voorafgaande aan de vaststelling van deze verordening geregelde luchtdiensten tussen lid-staten heeft onderhouden op basis van derde- en vierde-vrijheidsrechten;

iii) of die zich na de vaststelling van deze richtlijn als luchtvaartmaatschappij heeft gevestigd;

eveneens de uit onderhavige verordening en de met onderhavige verordening verband houdende verordeningen voortvloeiende rechten op voorwaarde dat zij:

i) voldoet aan de andere verplichtingen van deze verordening; en

ii) haar hoofdzetel en voornaamste plaats van bedrijvigheid in de Gemeenschap blijft behouden; en

iii) noch rechtstreeks, noch indirect wordt gecontroleerd door belangengroepen van buiten de Gemeenschap.

Amendement nr. 7
Artikel 4, lid 6

6. Een luchtvaartmaatschappij moet desgevraagd te allen tijde in staat zijn om aan de voor de exploitatievergunning verantwoordelijke staat en aan de Commissie aan te tonen dat zij aan de voorwaarden van dit artikel voldoet.

6. Een luchtvaartmaatschappij moet desgevraagd te allen tijde in staat zijn om aan de voor de exploitatievergunning verantwoordelijke staat aan te tonen dat zij aan de voorwaarden van dit artikel voldoet.

Amendement nr. 8
Artikel 5, lid 2, sub b)

b) Iedere andere luchtvaart-
maatschappij moet te allen tijde, met
name na twaalf maanden
bedrijfsvoering, tot redelijke
tevredenheid van de
vergunningverlenende instanties
kunnen aantonen dat zij gedurende een
periode van twaalf maanden aan haar
tegenwoordige en toekomstige
verplichtingen kan voldoen.

b) Iedere andere luchtvaart-
maatschappij moet desgevraagd, met
name na twaalf maanden
bedrijfsvoering, tot redelijke
tevredenheid van de
vergunningverlenende instanties
kunnen aantonen dat zij gedurende
een periode van twaalf maanden aan
haar tegenwoordige en toekomstige
verplichtingen kan voldoen.

Amendement nr. 9
Artikel 5, lid 3, inleidende zin

3. Voor de toepassing van dit artikel
verstrekt een luchtvaartmaatschappij
alle relevante inlichtingen en legt,
met name voor de toepassing van
lid 2, onder b), aan het begin van
elk begrotingsjaar alsook wanneer tot
ingrijpende wijzigingen in de
exploitatie, zoals het onderhouden
van een nieuwe geregelde of
niet-geregelde dienst naar een nieuwe
regio, werd besloten, de volgende
bescheiden over:

3. Voor de toepassing van dit
artikel verstrekt een
luchtvaartmaatschappij alle
relevante inlichtingen en legt, met
name voor de toepassing van lid 2,
onder b), voor zover de lid-staat
daarom verzoekt, aan het begin van
elk begrotingsjaar alsook wanneer
het ingrijpende wijzigingen in de
exploitatie, zoals het onderhouden
van een nieuwe geregelde of
niet-geregelde dienst naar een
nieuwe regio, werd besloten, de
volgende bescheiden over:

Amendement nr. 10
Artikel 4, lid

7. Indien een lid-staat niet ervan overtuigd is dat een luchtvaartmaatschappij aan de voorwaarden van dit artikel voldoet, kan hij de Commissie verzoeken een onderzoek in te stellen.

7. Indien een lid-staat niet ervan overtuigd is dat een luchtvaartmaatschappij aan de voorwaarden van dit artikel voldoet, kan hij de Commissie verzoeken een onderzoek in te stellen. De luchtvaartmaatschappij is alsdan verplicht aan de Commissie aan te tonen dat zij aan de voorwaarden van dit artikel voldoet.

Amendement nr. 11
Artikel 5, lid 2, sub a)

a) Een luchtvaartmaatschappij die met luchtvaartuigen met minder dan twintig zitplaatsen en/of tien ton MTOW vliegt, moet te allen tijde kunnen aantonen dat haar netto kapitaal ten minste 100.000 ecu bedraagt.

a) Een luchtvaartmaatschappij die met luchtvaartuigen met minder dan twintig zitplaatsen en/of tien ton MTOW vliegt, moet overeenkomstig lid 1, sub a), van dit artikel te allen tijde kunnen aantonen dat haar netto kapitaal ten minste 100.000 ecu bedraagt.

Amendement nr. 12
Artikel 5, lid 3, sub c)

c) binnen vier weken na het verstrijken van de periode waarop zij betrekking hebben, driemaandelijkse bedrijfsvoeringsverslagen, tenzij de vergunningverlenende instanties maandelijkse verslagen verlangen;

c) binnen vier weken na het verstrijken van de periode waarop zij betrekking hebben, driemaandelijkse bedrijfsvoeringsverslagen, tenzij de vergunningverlenende instanties verslagen over kortere perioden verlangen;

Amendement nr. 13
Artikel 5, lid 4

De vergunningverlenende instantie stelt ten minste om de twaalf maanden een onderzoek in naar de financiële en economische situatie van de luchtvaartmaatschappijen.

Indien de vergunning verlenende autoriteiten van mening zijn dat de veranderingen waarvan uit hoofde van lid 3 kennis is gegeven een aanzienlijke invloed hebben op de financiën van de luchtvaartonderneming, vragen zij om de indiening van een herzien bedrijfsplan waarin de veranderingen in kwestie zijn afgenomen en dat ten minste geldt gedurende een periode van 12 maanden met ingang van de datum van inwerkingtreding, en dat alle relevante gegevens bevat (met inbegrip van de informatie die wordt bedoeld in Bijlage 1) om te kunnen beoordelen of een luchtvaartmaatschappij kan voldoen aan haar huidige en toekomstige verplichtingen in bedoelde periode van 12 maanden.

Amendement nr. 14
Artikel 7

Eigendom van de luchtvaartuigen vormt geen voorwaarde om een vergunning te kunnen verkrijgen of te handhaven, doch een Lid-Staat kan eisen dat de door een luchtvaartonderneming te gebruiken vliegtuigen in de Gemeenschap zijn geregistreerd.

- a) Een luchtvaartonderneming is niet verplicht vliegtuigen in eigendom te bezitten.
- b) Van een luchtvaartonderneming kan worden geëist dat zij (via eigendom, leasingsovereenkomst of enige andere vorm van lange-termijnleasing) vliegtuigen tot haar beschikking heeft die technisch geschikt zijn om veilig de operaties uit te voeren waarvoor de exploitatievergunning is afgegeven.
- c) Eventueel kan worden geëist dat het grootste deel van de door een luchtvaartonderneming gebruikte vliegtuigen geregistreerd staat in de Gemeenschap of in de Lid-Staat die de vergunning verstrekt.
- d) Een Lid-Staat die eist dat vliegtuigen in zijn register worden geregistreerd moet ervoor zorgen dat de overdracht uit registers van andere Lid-Staten onverwijld en zonder kosten geschiedt.

Amendement nr. 15
Artikel 8

Een onderneming die commerciële luchtvaartactiviteiten verricht, moet in het bezit zijn van een AOC. In het AOC of in een begeleidend document ervan wordt de technische organisatie en van de deskundigheid die ter verrichting van de gespecificeerde luchtvaartactiviteiten, zijn vereist, een duidelijke uiteenzetting gegeven.

1. De uitgifte en geldigheid van een exploitatievergunning op enig tijdstip is afhankelijk van het bezit van een geldig bewijs luchtvaartexploitant, overeenkomstig de normen die zijn vastgelegd in verordening nr. .../92 van de Raad inzake de harmonisatie van de technische eisen en bestuursrechtelijke procedures.

Amendement nr. 15 (vervolg)

Artikel 8

(a) een onderneming mag slechts krachtens en in overeenstemming met de in een AOC vervatte voorwaarden commerciële luchtvaartactiviteiten met een vliegtuig verrichten. Bijlage 1 behelst de voorwaarden en het model van een AOC;

2. Tot de in lid 1 bedoelde verordening van Raad van toepassing is, gelden de nationale regelingen met betrekking tot het AOC of soortgelijke documenten met betrekking tot het vergunningstelsel voor luchtvaartondernemingen.

(b) een onderneming staat de vergunningverlenende en met de AOC-afgifte belaste autoriteit toe om alle aspecten van haar voorgenomen of haar tegenwoordige, met een AOC verband houdende activiteiten te onderzoeken.

Amendement nr. 16
Artikel 9, lid 1 bis (nieuw)

lbis Er kan geen vergunning worden verleend of verlengd voor maatschappijen die de technische normen niet in acht nemen.

De technische normen moeten te gelegener tijd worden aangepast aan de thans in voorbereiding zijnde JAA-normen. In afwachting daarvan blijven de lid-staten hun nationale normen hanteren.

Amendement nr. 17

Artikel 14, lid 4, tweede alinea (nieuw)

De Commissie besluit binnen een periode van 30 dagen na ontvangst van het beroep. Indien de Commissie van oordeel is dat er een vergunning had moeten worden verleend, doet zij de betrokken Lid-Staten een met redenen omkleed besluit toekomen.

Amendement nr. 18

Artikel 17, lid 1

1. De Commissie publiceert vóór 1 januari 1994, en nadien om de twee jaar een verslag over de toepassing van deze verordening.

1. De Commissie publiceert vóór 1 januari 1995, en nadien om de twee jaar, een verslag over de toepassing van deze verordening.

Amendement nr. 19

Artikel 17 bis (nieuw)

Uiterlijk op 31 december 1992 dient de Commissie bij Raad en parlement een alomvattend verslag in waarin de technische en juridische eisen en de politieke perspectieven worden onderzocht met betrekking tot :

a) de oprichting van een Gemenschapsregister voor luchtvaartondernemingen,

Amendement nr. 19

Artikel 17bis (nieuw)

b) de oprichting van een
Burgerluchtvaartautoriteit van
de Gemeenschap.

In dit verslag moeten de diverse
stadia en een eventueel tijdschema
voor de tenuitvoerlegging ervan
worden uiteengezet.

Amendement nr. 20
Bijlage 1

Een AOC behelst de volgende gegevens:

1. naam en plaats van vestiging van de onderneming;
2. datum van afgifte;
3. beschrijving van het soort vluchtuitvoering waarvoor toestemming werd verleend;
4. type(s) vliegtuig(en) waarvan het gebruik is toegestaan;
5. registratiekenmerken van de toegestane vliegtuigen, met dien verstande dat een luchtvaartmaatschappij goedkeuring kan verkrijgen voor een andere regeling om de autoriteit mede te delen welke vliegtuigen onder dekking van haar AOC worden geëxploiteerd;
6. toegestane gebieden voor vluchtuitvoering;

A. Richtsnoeren voor de beoordeling op financiële capaciteit van een onderneming die voor de eerste keer een aanvraag indient.

1. De meest recente interne boekhouding en, indien beschikbaar, de door een accountant gecontroleerde boekhouding van het voorgaande begrotingsjaar.
2. Een balansraming met inbegrip van winst- en verliesrekeningen voor de twee volgende jaren.
3. De grondslag voor geraamde uitgaven- en inkomstencijfers inzake posten zoals brandstofprijzen, salarissen, onderhoud, afschrijving, schommelingen van de wisselkoersen, luchthavenbelastingen, verzekeringen, aanbod/inkomstenprognoses, enz.

Amendement nr. 20 (vervolg)

Bijlage I

7. namen en functies van aangestelde personeelsleden;
8. bijzonder beperkingen;
9. bijzondere toestemmingen/goedkeuringen.
Een model van het AOC-formulier is opgenomen in het aanhangsel.
4. Bijzonderheden over de aanloopkosten over de periode vanaf de indiening van de aanvraag tot de aanvraag der werkzaamheden en een toelichting op de voorgenomen financiering van deze kosten.
5. Bijzonderheden omtrent bestaande en verwachte bronnen van inkomsten.
6. Bijzonderheden omtrent aandeelhouders, met inbegrip van nationaliteit en het soort te houden aandelen, alsook de statuten. Indien de aanvrager deel uitmaakt van een groep ondernemingen moeten gegevens worden verstrekt over de betrekkingen tussen deze ondernemingen.
7. Afschriften van geraamde kasstromen en prognoses met betrekking tot de vlottende middelen voor de eerste twee jaar van de werkzaamheden.
8. Bijzonderheden inzake de financiering van de aankoop/leasing van vliegtuigen; in geval van leasing met inbegrip van de voorwaarden van de overeenkomst.
- B. Richtsnoeren voor de beoordeling van de financiële capaciteit op termijn van bestaande vergunninghouders die een wijziging van hun structuur of werkzaamheden overwegen die van aanmerkelijke invloed is op hun financiële situatie.

Amendement nr. 20 (vervolg)

Bijlage 1

1. Indien nodig, de meest recente balans uit de interne boekhouding en de door een accountant gecontroleerde boekhouding over het voorgaande begrotingsjaar.
2. Nauwkeurige bijzonderheden over alle voorgestelde veranderingen, bij voorbeeld wijziging van het soort dienstverlening, voorgestelde overnames of fusies, wijzigingen in het aandelenkapitaal, veranderingen van aandeelhouders, enz.
3. Een balansraming met een winst en verliesrekening over het lopende begrotingsjaar, met inbegrip van alle voorgestelde wijzigingen in structuur of werkzaamheden die van aanmerkelijke invloed zijn op de financiële situatie.
4. Cijfers inzake uitgaven uit het verleden en geraamde uitgaven en cijfers inzake inkomsten met betrekking tot posten zoals brandstofprijzen, salarissen, onderhoud, afschrijving, schommelingen van de wisselkoersen, luchthavenbelastingen, verzekeringen, aanbod/inkomstenprognoses enz.
5. Kasstroomafschriften en prognoses met betrekking tot de vlottende middelen voor het volgende jaar, met inbegrip van alle voorgestelde wijzigingen in structuur of werkzaamheden die van aanmerkelijke invloed zijn op de financiële situatie.
6. Bijzonderheden inzake de financiering van de aankoop/leasing van vliegtuigen; in geval van leasing met inbegrip van de voorwaarden van de overeenkomst.
- C. Richtsnoeren voor de beoordeling van de financiële capaciteit op termijn van bestaande vergunninghouders.

Amendement nr. 20 (vervolg)

Bijlage 1

1. Binnen zes maanden na afloop van de periode in kwestie door een accountant gecontroleerde boekhouding en, zo nodig, de meest recente balans uit de interne boekhouding.
2. Een balansraming met inbegrip van een winst- en verliesrekening voor het komende jaar.
3. Cijfers inzake uitgaven uit het verleden en geraamde uitgaven en cijfers inzake inkomsten met betrekking tot posten zoals brandstofprijzen, salarissen, onderhoud, afschrijving, schommelingen van de wisselkoersen, luchthavenbelastingen, aanbod/inkomstenprognoses enz.
4. Kasstroomafschriften en prognoses van vlottende middelen voor het komende jaar.

Wijziging van het voorstel voor een Verordening van de Raad betreffende de toegang van luchtvaartondernemingen tot intracommunautaire luchtroutes.

Wijziging van het voorstel voor een Verordening van de Raad inzake luchtvaart- en luchtvaartvrachttarieven voor luchtdiensten.

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

Toelichting

1. De Commissie heeft op 18 september 1991 (1) twee voorstellen ingediend voor verordeningen van de Raad betreffende de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes en inzake luchtvaart- en luchtvrachttarieven voor luchtdiensten.
2. Het Europese Parlement heeft de voorstellen van de Commissie op zijn plenaire vergadering van 8 april 1992 goedgekeurd met enkele wijzigingen.
3. In de gewijzigde voorstellen zijn de amendementen opgenomen die voor de Commissie aanvaardbaar zijn.
4. Amendement nr. 1 (uitbreiding van de juridische grondslag) op het voorstel voor een Verordening van de Raad betreffende de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes is om juridische redenen voor de Commissie **niet** aanvaardbaar.
Amendement nr. 4 op het voorstel voor een Verordening van de Raad inzake luchtvaart- en luchtvrachttarieven voor luchtdiensten is gewoon overbodig aangezien de Commissie hoe dan ook een verslag moet indienen over de algemene gevolgen van de liberaliseringsmaatregelen.

(1) Com(91) 275 def. van 18.9.1991

Wijziging van het voorstel voor een Verordening van de Raad
betreffende de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot
intracommunautaire luchtroutes

Tekst van de Commissie (1)

Amendementen

Amendement nr. 1
Derde overweging bis (nieuw)

Overwegende dat een gemeenschappelijk
luchtvervoerbeleid niet alleen libe-
ralisering tot doel mag hebben, maar
dat ook rekening moet worden gehouden
met het regionaal beleid en mt de ont-
wikkeling van de infrastructuurvoor-
zieningen, in het kader van een geïntegreerd
vervoerbeleid.

Amendement nr. 3)
Derde overweging ter (nieuw)

Overwegende dat het huidige gebrek
aan infrastructuurvoorzieningen,
geavanceerde verkeersleidingssystemen
en luchtroutes een ernstige belemmering
zou betekenen voor de uitbreiding van
het luchtvervoer waartoe de liberalisering
zou kunnen leiden.

(1) Voor volledige tekst zie COM(91) 0275 def. - PB nr. C 258 van 4.10.1991

Amendement nr. 3
Negende overweging

overwegende dat de ontwikkeling van het luchtverkeersstelsel op de Griekse eilanden en op de Atlantische eilanden die de autonome regio der Azoren vormen, thans ontoereikend is; dat de op die eilanden gelegen luchthavens om die reden tijdelijk van de toepassing van de onderhavige verordening dienen te worden vrijgesteld,

overwegende dat de ontwikkeling van het luchtverkeersstelsel op sommige Griekse eilanden en op de Atlantische eilanden die de autonome regio der Azoren vormen, thans ontoereikend is; dat de op die eilanden gelegen luchthavens om die reden tijdelijk van de toepassing van de onderhavige verordening dienen te worden vrijgesteld,

Amendement nr. 4
Twaafde overweging

overwegende dat bijzondere maatregelen moeten worden genomen voor nieuwe luchtdiensten tussen regionale luchthavens,

overwegende dat bijzondere maatregelen moeten worden genomen voor nieuwe luchtdiensten naar en vanaf regionale luchthavens,

Amendement nr. 5
Twintigste overweging

overwegende dat de mogelijkheid voor een luchtvaartmaatschappij uit een derde land om vervoersrechten tussen communautaire luchthavens uit te oefenen in een overeenkomst tussen het betrokken derde land en de Gemeenschap dient te worden geregeld,

Schrappen

Amendement nr. 6
Artikel 1, lid 4

Tot 30 juni 1993 zijn de luchthavens op de Griekse eilanden en op de Atlantische eilanden die de autonome regio der Azoren vormen, van de toepassing van deze verordening vrijgesteld. Tenzij de Raad op voorstel van de Commissie anders besluit, geldt deze vrijstelling daarna voor een tweede periode van vijf jaar, waarna zij nogmaals met vijf jaar kan worden verlengd.

Tot 30 juni 1993 zijn de luchthavens op de Griekse eilanden, met uitzondering van Korfoe, Kreta en Rhodos, en op de Atlantische eilanden die de autonome regio der Azoren vormen, van de toepassing van deze verordening vrijgesteld. Tenzij de Raad op voorstel van de Commissie anders besluit, geldt deze vrijstelling daarna voor een tweede periode van vijf jaar.

Amendement nr. 7
Artikel 2, sub d), punt (i)

(i) zij worden uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het vervoer van passagiers, vracht en/of post tegen betaling, op zodanige wijze dat door het publiek voor elke vlucht individueel plaatsen kunnen worden gekocht (rechtstreeks van de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende agenten);

(i) zij worden uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het vervoer van passagiers, vracht en/of post tegen betaling, op zodanige wijze dat door het publiek voor elke vlucht individueel plaatsen kunnen worden gekocht (rechtstreeks van de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende agenten of via reisorganisatoren);

Amendement nr. 8
Artikel 2, sub g)

g) verkoop uitsluitend vervoer:
verkoop rechtstreeks aan het publiek
door de luchtvaartmaatschappij of
haar erkende agent van plaatsen op
een vliegreis zonder levering van
verdere diensten, zoals
hotelaccomodatie;

g) verkoop uitsluitend vervoer:
verkoop rechtstreeks aan het publiek
door de luchtvaartmaatschappij of
haar erkende agent of door
reisorganisatoren van plaatsen op
een vliegreis zonder levering van
verdere diensten, zoals
hotelaccomodatie;

Amendement nr. 9
Artikel 3

Met inachtneming van deze verordening
wordt het door de betrokken staat
(staten) aan communautaire
luchtvaartmaatschappijen toegestaan
om vervoersrechten tussen luchthavens
of luchthavensystemen in de
Gemeenschap uit te oefenen, wanneer
deze voor burgerluchtvaartdiensten
openstaan.

Met inachtneming van deze verordening
wordt het door de betrokken staat
(staten) aan communautaire
luchtvaartmaatschappijen toegestaan
om vervoersrechten tussen
luchthavens of luchthavensystemen in
de Gemeenschap uit te oefenen,
wanneer deze voor
burgerluchtvaartdiensten openstaan,
met dien verstande dat het tot
1 januari 1995 aan niet-communautaire
luchtvaartmaatschappijen slechts is
toegestaan aansluitende
cabotagerechten uit te oefenen, zulks
onder de volgende voorwaarden:

1. a) de vervoersrechten worden
uitgeoefend op een dienst die een
geregelde aansluiting vormt op een
dienst vanaf of naar de staat van
registratie van de
luchtvaartmaatschappij;

Amendement nr. 9 (vervolg)

Artikel 3

b) de luchtvaartmaatschappij mag voor deze dienst niet meer dan 50% van haar seizoencapaciteit op dezelfde dienst van de derde, vierde of vijfde vrijheid waarop de cabotagedienst aansluit, gebruiken.

2. a) De luchtvaartmaatschappij mag voor deze dienst een luchtvaartuig gebruiken dat afwijkt van, maar niet groter is dan het luchtvaartuig dat wordt gebruikt voor de dienst van de derde, vierde of vijfde vrijheid waarop de cabotagedienst aansluit;

b) wanneer meer dan één dienst wordt onderhouden als aansluiting op een dienst van de derde, vierde of vijfde vrijheid, geldt de onder lid 1, sub b), vermelde bepaling inzake de capaciteit voor het totale aantal zitplaatsen dat voor het vervoer van cabotagereizigers op dergelijke cabotagediensten beschikbaar is.

Amendement nr. 9 (vervolg)

Artikel 3

3. Een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig dit artikel een cabotagedienst onderhoudt, dient de betrokken lid-staat op verzoek alle relevante informatie te verschaffen betreffende:

a) de seizoencapaciteit op de dienst van de derde, vierde of vijfde vrijheid waarop de cabotagedienst aansluit, en

b) in het geval van cabotagediensten waarop lid 2, sub b), van toepassing is, de op iedere dienst gebruikte seizoencapaciteit.

Amendement nr. 10

Artikel 4, lid 2

Onverminderd artikel 3 kan een lid-staat, wanneer één van de luchtvaartmaatschappijen waaraan hij een vergunning heeft verleend, met een geregelde passagiersdienst op een nieuwe route tussen regionale luchthavens met luchtvaartuigen met niet meer dan tachtig zitplaatsen is begonnen, gedurende een periode van twee jaar het onderhouden van een geregelde dienst door een andere luchtvaartmaatschappij afwijzen.

Onverminderd artikel 3 kan een lid-staat, wanneer één van de luchtvaartmaatschappijen waaraan hij een vergunning heeft verleend, met een geregelde passagiersdienst op een nieuwe route naar en vanaf regionale luchthavens met luchtvaartuigen met niet meer dan tachtig zitplaatsen is begonnen, gedurende een periode van twee jaar het onderhouden van een geregelde dienst door een andere luchtvaartmaatschappij afwijzen.

Amendement nr. 10 (vervolg)

Artikel 4, lid 2

tenzij deze wordt onderhouden met luchtvaartuigen met niet meer dan tachtig zitplaatsen of zodanig wordt onderhouden dat per vlucht tussen de twee bedoelde luchthavens niet meer dan tachtig zitplaatsen te koop zijn.

tenzij deze wordt onderhouden met luchtvaartuigen met niet meer dan tachtig zitplaatsen of zodanig wordt onderhouden dat per vlucht tussen de twee bedoelde luchthavens niet meer dan tachtig zitplaatsen te koop zijn.

Amendement nr. 11

Artikel 4, lid 3

3. Lid 1, punt c, en lid 2 zijn niet van toepassing voor routes waarop de aangeboden capaciteit dertigduizend zitplaatsen per jaar overschrijdt.

3. Lid 1, punt c, is niet van toepassing voor routes waarop de aangeboden capaciteit dertigduizend zitplaatsen per jaar overschrijdt. Lid 2 is niet van toepassing voor routes tussen regionale luchthavens waarop de aangeboden capaciteit dertigduizend zitplaatsen per jaar overschrijdt, noch voor routes tussen regionale luchthavens en categorie 1-luchthavens waarop de aangeboden capaciteit vijfenveertigduizend zitplaatsen per jaar overschrijdt.

Amendement nr. 12
Artikel 5

Bij het onderhouden van luchtdiensten wordt het een communautaire luchtvaartmaatschappij door de betrokken lid-staat (-staten) toegestaan luchtdiensten te combineren en hetzelfde vluchtnummer te gebruiken.

Bij het onderhouden van luchtdiensten wordt het een communautaire luchtvaartmaatschappij door de betrokken lid-staat (-staten) toegestaan luchtdiensten te combineren en hetzelfde vluchtnummer te gebruiken; deze toestemming wordt op grond van wederkerigheid ook aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen verleend.

Amendement nr. 13
Artikel 8, lid 1

1. Capaciteitsbeperkingen gelden niet voor onder deze verordening begrepen luchtdiensten, behalve onder de, in de artikelen 6 en 7 en in dit artikel vermelde omstandigheden.

1. Capaciteitsbeperkingen gelden niet voor onder deze verordening begrepen luchtdiensten, behalve onder de, in de artikelen 3, 6 en 7 en in dit artikel vermelde omstandigheden.

Amendement nr. 14
Artikel 11, lid 3bis (nieuw)

4. Ten minste éénmaal per jaar pleegt de Commissie overleg met vertegenwoordigers van organisaties van gebruikers van het luchtvervoer, met inbegrip van consumentenorganisaties, en brengt verslag uit over de resultaten van dit overleg.

Amendement nr. 15
Artikel 12 bis (nieuw)

1. De Commissie legt de Raad
uiterlijk op 30 juni 1992
voorstellen voor betreffende:

a) harmonisering van de
veiligheidsvoorschriften voor de
stuurhutten van luchtvaartuigen en de
passagiersruimte;

b) luchtveiligheidscontroles,
waaronder kennisgeving van en
onderzoek naar ongevallen,
technische incidenten en
bijna-botsingen;

c) de capaciteit en veiligheid van de
luchtroutes, waarbij met name
aandacht wordt besteed aan de
verbetering van de
luchtverkeersleiding;

d) gemeenschappelijke voorschriften
voor verkeersleidingsapparatuur;

e) de capaciteit en veiligheid van
luchthavens, waaronder de
verbetering van de landings- en
startbaan capaciteit, harmonisering
van de veiligheidsnormen en -proce-
dures, alsook van de geluids- en
milieunormen op luchthavens;

f) wederzijdse erkenning en/of
harmonisering van de diploma's van
vlicht- en boordpersoneel,
luchtverkeersleiders en
onderhoudstechnici;

Amendement nr. 15 (vervolg)

Artikel 12bis (nieuw)

g) vliegwerktijden, diensttijden en rustperiodes van het vlucht- en boordpersoneel; arbeidsuren van luchtverkeersleiders;

h) een gedragscode voor de reissagenten;

i) gemeenschappelijke regels voor aansprakelijkheid;

2. De Raad neemt uiterlijk op 1 januari 1993 een besluit over deze voorstellen.

Amendement nr. 16
Artikel 12 ter (nieuw)

De Commissie doet de Raad en het Parlement zo snel mogelijk en uiterlijk op 1 juli 1992 een document toekomen waarin zij een coherente aanpak van de kern van het door de Commissie te voeren externe luchtvaartbeleid uiteenzet. Het Europees Parlement brengt hierover advies uit en de Raad neemt hierover uiterlijk op 1 januari 1993 een beslissing.

Wijziging van het voorstel voor een Verordening van de Raad inzake
luchtvaart- en luchtvrachttarieven voor luchtdiensten

Tekst van de Commissie (1)

Amendementen

Amendement nr. 1,
Vierde overweging

overwegende dat de Raad in verordening (EEG) nr. 2342/90 bepaalde om vóór 1 januari 1993 een stelsel van dubbele afkeuring voor alle luchtvaarttarieven in te voeren,

overwegende dat de Raad in verordening (EEG) nr. 2342/90 vaststelde dat het invoeren van een stelsel van dubbele afkeuring van luchtvaarttarieven een doelstelling bleef die vóór 1 januari 1993 moest worden verwezenlijkt,

Amendement nr. 2,
Vijfde overweging

overwegende dat luchtvaarttarieven normalerwijze tot stand moeten komen door het marktmechanisme en de mededinging vrij spel te laten,

overwegende dat luchtvaart- en luchtvrachttarieven normalerwijze tot stand moeten komen door het marktmechanisme en de mededinging vrij spel te laten;

(1) Voor volledige tekst zie COM(91) 275 def. - PB nr. C 258 van 4.10.1991

Amendement nr. 3,
Negende overweging

overwegende dat het in situaties waarin de concurrentie beperkt is, dienstig is in een transparante en objectieve procedure te voorzien in het kader waarvan de lid-staten de Commissie kunnen verzoeken om na te gaan en uit te maken of een voorgesteld luchtvaarttarief met de vastgestelde criteria overeenstemt,

overwegende dat het dienstig is in een transparante en objectieve procedure te voorzien in het kader waarvan de Commissie kan nagaan en uitmaken of een voorgesteld luchtvaarttarief met de vastgestelde criteria overeenstemt,

Amendement nr. 4
Twaalfde overweging

overwegende dat de mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen uit een derde land om luchtvaarttarieven op routes binnen de Gemeenschap te berekenen in een overeenkomst tussen de Gemeenschap en het betrokken derde land moeten worden geregeld; dat luchtvaartmaatschappijen uit een derde land met het oog op hun normale deelneming aan het marktgebeuren het gewone economy-tarief of zijn equivalent moeten kunnen berekenen,

overwegende dat luchtvaartmaatschappijen uit een derde land met het oog op hun normale deelneming aan het marktgebeuren het gewone economy-tarief of zijn equivalent moeten kunnen berekenen,

Amendement nr. 5
Artikel 2, sub a)

a) luchtvaarttarieven: de prijzen die in ecu moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers en bagage op luchtdiensten, en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere bijkomende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden;

a) luchtvaarttarieven: de prijzen die in ecu of de desbetreffende plaatselijke valuta moeten worden uitgedrukt voor het vervoer van passagiers en bagage op luchtdiensten, en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere bijkomende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden;

Amendement nr. 6
Artikel 2, sub b)

b) luchtvrachttarieven: de prijzen die in ecu moeten worden betaald voor het vervoer van luchtvracht en/of post op luchtdiensten, en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere bijkomende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden;

b) luchtvrachttarieven: de prijzen die in ecu of de desbetreffende plaatselijke valuta moeten worden uitgedrukt voor het vervoer van luchtvracht op luchtdiensten, en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere bijkomende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden;

Amendement nr. 7
Artikel 2, sub d)

d) verkoop uitsluitend vervoer:
verkoop rechtstreeks aan het publiek
door de luchtvaartmaatschappij of haar
erkende agent van plaatsen op een
vliegreis zonder de levering van
verdere diensten, zoals
hotelaccommodatie;

d) verkoop uitsluitend vervoer:
verkoop rechtstreeks aan het publiek
door de luchtvaartmaatschappij of
haar erkende agent of een
reisorganisator van plaatsen op een
vliegreis zonder de levering van
verdere diensten, zoals
hotelaccommodatie;

Amendement nr. 8
Artikel 2, sub e)

e) luchtdienst; een vlucht of een
reeks vluchten waarop passagiers,
vracht en/of post worden vervoerd
tegen een vergoeding en/of betaling;

e) luchtdienst; een vlucht of een
reeks vluchten waarop passagiers
en/of vracht en/of post worden
vervoerd tegen een vergoeding en/of
betaling;

Amendement nr. 9
Artikel 2, sub f), punt (1)

(1) zij worden uitgevoerd door
luchtvaartuigen voor het vervoer van
passagiers, vracht en/of post tegen
betaling, op zodanige wijze dat door
het publiek voor elke vlucht
individueel plaatsen kunnen worden
gekocht (rechtstreeks van de
luchtvaartmaatschappij of via haar
erkende agenten);

(1) zij worden uitgevoerd door
luchtvaartuigen voor het vervoer van
passagiers, vracht en/of post tegen
betaling, op zodanige wijze dat door
het publiek voor elke vlucht
individueel plaatsen kunnen worden
gekocht (rechtstreeks van de
luchtvaartmaatschappij of via haar
erkende agenten of via een
reisorganisator);

Amendement nr. 10.
Artikel 2, sub k)

k) referentietarief: het laagste volledig flexibele tarief enkele reis of retour dat op de betrokken route door een communautaire luchtvaartmaatschappij wordt berekend; indien er meer dan één van dergelijke tarieven bestaan, wordt van al deze tarieven het rekenkundig gemiddelde genomen, waarbij rekening wordt gehouden met het door elke communautaire luchtvaartmaatschappij op deze route tegen een dergelijk tarief aangeboden aantal zitplaatsen.

Schrappen

Amendement nr. 11
Artikel 3, lid 1, sub d) (nieuw)

Een luchtvaarttarief dat door beide betrokken lid-staten wordt afgekeurd, wordt onmiddellijk ingetrokken.

Amendement nr. 12
Artikel 4 bis (nieuw)

1. Luchtreizigers hebben het recht vliegtickets voor vluchten binnen de Gemeenschap om het even waar in de Gemeenschap, al dan niet via een reisagent, te kopen.

Amendement nr. 12 (vervolg)

Artikel 4 bis (nieuw)

2. Luchtreizigers hebben het recht hun vlucht met een in de Gemeenschap gekocht ticket op om het even welke, op het ticket vermelde luchthaven in de Gemeenschap aan te vangen zonder dat daarvoor extra kosten in rekening worden gebracht.

Amendement nr. 13.

Artikel 6, lid 2'

2. Van luchtvaartmaatschappijen wordt door de luchtvaartautoriteiten niet vereist luchtvaarttarieven voor geregelde luchtdiensten meer dan 45 dagen voordat zij van kracht worden, over te leggen.

2. Van luchtvaartmaatschappijen wordt door de luchtvaartautoriteiten niet vereist luchtvaarttarieven voor geregelde luchtdiensten meer dan 10 dagen voordat zij van kracht worden, over te leggen.

Amendement nr. 14

Artikel 6, lid 3'

3. Een luchtvaarttarief voor een geregelde luchtdienst wordt als goedgekeurd aangemerkt, tenzij de betrokken lid-staat (staten) binnen dertig dagen na de datum van

3. Een luchtvaarttarief voor een geregelde luchtdienst wordt als goedgekeurd aangemerkt, tenzij beide betrokken lid-staten (voor routes tussen lid-staten) of de betrokken

Amendement nr. 14 (vervolg)

Artikel 6, lid 3

overlegging daarvan de aanvragende luchtvaartmaatschappij en iedere andere betrokken lid-staat in kennis heeft (hebben) gesteld van zijn (hun) afkeuring met opgave van redenen dan wel de procedure overeenkomstig artikel 7 is geopend. Op verzoek van een lid-staat wordt binnen de periode van dertig dagen tussen de betrokken lid-staten overleg gevoerd.

lid-staat (voor routes binnen die staat) binnen tien dagen na de datum van overlegging daarvan het tarief hebben afgekeurd met opgave van redenen dan wel de procedure overeenkomstig artikel 7 is geopend. Op verzoek van een lid-staat (in het geval van routes tussen lid-staten) wordt binnen de periode van tien dagen tussen de betrokken lid-staten overleg gevoerd.

Amendement nr. 15

Artikel 6, lid 3. bis (nieuw)

3bis) Een luchtvaarttarief is geldig vanaf de datum van indiening en zolang het niet wordt ingetrokken overeenkomstig artikel 3 of artikel 7.

Amendement nr. 16

Artikel 6, lid 6

6. Een lid-staat verleent een communautaire luchtvaartmaatschappij toestemming om een reeds goedgekeurd luchtvaarttarief voor een geregelde luchtdienst tussen hetzelfde stedenpaar aan te passen, met dien verstande dat deze bepaling niet geldt voor onrechtstreekse luchtdiensten die, gemeten volgens de normale

6. Een lid-staat verleent een communautaire luchtvaartmaatschappij toestemming om een reeds aanvaard of overeenkomstig lid 3, sub a), gepubliceerd luchtvaarttarief voor een geregelde rechtstreekse of onrechtstreekse luchtdienst tussen hetzelfde stedenpaar onverwijld aan te passen. De lid-staten mogen een

Amendement nr. 16 (vervolg)

Artikel 6, lid 6

vluchtroute, meer dan 40% langer zijn dan de kortste rechtstreekse luchtdienst. De lid-staten mogen een communautaire luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse geregelde luchtdienst onderhoudt, ook toestemming verlenen om haar prijzen aan de reeds voor een niet-geregelde luchtdienst op dezelfde route aanvaarde of gepubliceerde prijzen aan te passen, mits beide produkten wat kwaliteit en voorwaarden betreft gelijkwaardig zijn.

communautaire luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse geregelde luchtdienst onderhoudt, ook toestemming verlenen om haar prijzen aan de reeds voor een niet-geregelde luchtdienst op dezelfde route aanvaarde of gepubliceerde prijzen aan te passen, mits beide produkten wat kwaliteit en voorwaarden betreft gelijkwaardig zijn.

Amendement nr. 17

Artikel 7, lid 1

1. Een betrokken lid-staat kan de Commissie voor een geregelde luchtdienst op een route waarop de concurrentie is beperkt, verzoeken na te gaan of een luchtvaarttarief dat niet onder de bijlage valt, met artikel 3, lid 1, in overeenstemming is. De lid-staat stelt de overige betrokken lid-staat (-staten) en de betrokken luchtvaartmaatschappij hiervan tezelfdertijd op de hoogte. De Commissie maakt onverwijld in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekend dat de luchtvaarttarieven voor onderzoek zijn overgelegd.

1. Een betrokken lid-staat kan de Commissie voor een geregelde luchtdienst op een route waarop de concurrentie is beperkt, verzoeken na te gaan of een luchtvaarttarief dat niet onder de bijlage valt, met artikel 3 in overeenstemming is. De lid-staat stelt de overige betrokken lid-staat (-staten) en de betrokken luchtvaartmaatschappij hiervan tezelfdertijd op de hoogte. De Commissie maakt onverwijld in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekend dat de luchtvaarttarieven voor onderzoek zijn overgelegd.

Amendement nr. 18

Artikel 9

Luchtvaartmaatschappijen uit derde landen met vervoersrechten tussen communautaire luchthavens kunnen hun prijzen aan het normale economy-tarief of aan het equivalent daarvan aanpassen, tenzij er in een overeenkomst tussen de Gemeenschap en een derde land een andersluidende regeling geldt.

Luchtvaartmaatschappijen uit derde landen met vervoersrechten tussen communautaire luchthavens kunnen hun prijzen aan het normale economy-tarief of aan het equivalent daarvan aanpassen.

COM(92) 274 def.

DOCUMENTEN

NL

07

Catalogusnummer : CB-CO-92-282-NL-C

ISBN 92-77-45397-4
