



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 24.4.2003
COM(2003) 207 definitief

2001/0140 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van het gewijzigde 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**

(door de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2
van het EG-verdrag ingediend)

TOELICHTING

Inleiding

De vijandelijkheden in Irak hebben gevolgen voor de luchtvaartdiensten in de Gemeenschap en elders. Deze internationale situatie heeft de vrees voor nieuwe terroristische aanslagen in de luchtvaart versterkt, hetgeen een sterke daling van de vraag heeft veroorzaakt. In verschillende landen is bovendien luchtvaartmaatschappijen gevraagd vliegtuigen die anders voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt, gereed te houden voor militair transport indien dat om defensieredenen nodig zou zijn. Het aanbod is dus ook verkleind, waardoor de capaciteit en de frequentie vooral op de transatlantische routes en die naar het Nabije en Midden-Oosten aanzienlijk zijn verminderd. Ook de algemene economische achteruitgang heeft negatieve gevolgen voor de luchtvervoersector. Het uitbreken van het Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS) in Zuidoost-Azië ten slotte heeft de luchtvervoerdiensten zwaar getroffen.

De afname van de gevechten in Irak en het feit dat de militaire vijandelijkheden in grote lijnen beëindigd zijn, hebben nog niet geleid tot veranderingen in bovengenoemde negatieve ontwikkelingen in de luchtvaart.

Volgens prognoses van de internationale organisatie van luchtvaartmaatschappijen (IATA) zou, indien de strijd in het Nabije en Midden-Oosten drie maanden duurt, het verkeer met 10% en het vrachtvervoer met 5% afnemen, terwijl het passagiersverkeer nog gedurende drie maanden na de vijandelijkheden negatief (-5%) zou worden beïnvloed. Op wereldniveau zouden de inkomsten met 6 miljard USD afnemen en de kosten met 0,2 miljard USD verhogen. Wereldwijd zou dat in 2003 voor de luchtvaartindustrie resulteren in een nettoverlies van circa 5,8 miljard USD (na interest). Dit grimmige scenario wordt alleen maar ongunstiger indien de vijandelijkheden 6 maanden duren en de gehele zomerdienstregeling (april tot oktober 2003) in de war sturen. In dat geval kan het nettoverlies (na interest) ten minste 8 miljard USD belopen, terwijl de inkomsten nog verder dalen. Volgens de IATA waren deze aannames vrij voorzichtig vergeleken met de gevolgen van de Golfoorlog in 1990-1991. Daarnaast is bij deze ramingen geen rekening gehouden met het uitbreken van SARS.

Volgens de AEA (vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen) dreigt de oorlog te resulteren in een aanzienlijke daling van de inkomsten per passagierskilometers (RPK) in de orde van grootte van ca. 2-3 miljoen RPK. Gezien de massale vermindering van het verkeer (tot eind 2002 in Europa: -8%, Noord-Atlantische routes: - 22%) en de exploitatieverliezen (in 2001 3,02 miljard USD) na de gebeurtenissen van 11 september, kunnen de gevolgen van dit nieuwe conflict de vrij moeilijke situatie nog verergeren.

Volgens gegevens van de AEA betreffende het effect van de eerste oorlogsdagen (week van 17-23 maart), is het internationale passagiersverkeer, vergeleken met dezelfde week in het afgelopen jaar, met 12,3% gedaald. In Europa bedroeg de daling 14,6%, op de Noord-Atlantische routes 10,2% en naar het Verre Oosten 12,4%. Op de routes naar het Midden-Oosten was de daling massaal, namelijk 42,2%. Sinds het uitbreken van de oorlog hebben verschillende grote Europese luchtvaartmaatschappijen significante personeelsinkrimpingen aangekondigd.

In tegenstelling tot het standpunt van de luchtvaartmaatschappijen die bij de IATA, AEA, IACA, ERA zijn aangesloten, hebben de goedkope Europese luchtvaartmaatschappijen, zoals EasyJet en Ryanair, verklaard dat de regels inzake de toewijzing van slots op de normale wijze moeten worden toegepast, dat er geen versoepeling mag zijn van de regels die de bloei van de Europese luchtvaart in het afgelopen decennium in de hand hebben gewerkt en dat zij de bescherming van slots van luchtvaartmaatschappijen als een vorm van overheidssteun beschouwen.

Met name het begin van de militaire operaties heeft de commerciële luchtdiensten naar de rechtstreeks door de vijandelikheden getroffen regio en binnen de Gemeenschap verstoord. Volgens de eerste ramingen door Eurocontrol ondervinden ongeveer 500 dagelijkse vluchten naar de betrokken regio van luchtvaartmaatschappijen uit zowel de Gemeenschap als derde landen daarvan de gevolgen. Er moet ook rekening mee worden gehouden dat het Iraakse luchtruim sinds de eerste Golfoorlog gesloten is voor de burgerluchtvaart. Beperkingen op het luchtruim van andere landen in de regio kunnen bijgevolg resulteren in nog meer annuleringen van vluchten en wijziging van de vliegroute (re-routing) voor vluchten van Europa naar Centraal- en Zuidoost-Azië.

Wat SARS betreft zijn tot 9 april 2003 in de Gemeenschap in totaal 48 gevallen gerapporteerd, terwijl volgens gegevens van de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) wereldwijd in totaal 2650 gevallen zijn gerapporteerd, waarvan 103 met dodelijke afloop.

Ondanks deze omstandigheden kunnen de meeste luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap, zich echter niet permitteren de capaciteit te verminderen, omdat zij dan ongebruikte slots kwijtraken overeenkomstig de "use-it-or-lose-it"-regel (wie zijn slots niet gebruikt raakt ze kwijt), waardoor luchtvaartmaatschappijen gedurende een dienstregelingsperiode hun slots daadwerkelijk voor ten minste 80% moeten gebruiken om historische rechten te kunnen doen gelden en deze slots voor de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode te behouden.

Indien niet zou worden beslist dat zij historische voorrang kunnen laten gelden voor slots met "grandfather status", zouden zij dus gedwongen worden om de bestaande capaciteit te handhaven, ook al is de vraag aanzienlijk gedaald en het aanbod beperkt wegens beperkingen op het luchtruim, waardoor de bestaande economische moeilijkheden nog worden verergerd. In bepaalde gevallen kunnen zij zelfs hun vliegtuigen niet gebruiken, omdat deze zijn opgevorderd voor het transport van militair personeel.

De bepalingen van de "slots"-verordening

Het referentiepunt voor de verordening, zoals bedoeld in artikel 10, lid 3, is de toewijzing en de benutting van slots gedurende een bepaalde periode ("wie zijn slots niet gebruikt, raakt ze kwijt"-regel) en met name de situatie aan het eind van de dienstregeling wanneer de slots daadwerkelijk benut zijn. Met name is hierin bepaald dat luchtvaartmaatschappijen niet het recht hebben op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, tenzij zij de coördinator overtuigend kunnen aantonen dat zij de slots, zoals vrijgegeven door de coördinator, in de periode waarvoor zij toegewezen zijn, voor ten minste 80% van de tijd hebben geëxploiteerd.

Bovendien is de verordening (artikel 8, lid 1, onder a) en artikel 10, lid 3) zo opgesteld dat aan het eind van het seizoen de benutting kan worden berekend, nadat de slots zijn geëxploiteerd, en de historische voorrang voor de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode kan worden vastgesteld.

Artikel 10, lid 5, bevat een niet-beperkende lijst van geldige redenen waarmee luchtvaartmaatschappijen kunnen rechtvaardigen dat hun slots gedurende een dienstregelingsperiode niet werden benut. Dit artikel bevat onder a) een niet-beperkende lijst van niet te voorziene en onvermijdelijke gevallen die de luchtvaartmaatschappij niet in de hand heeft. In het artikel wordt geen gewag gemaakt van een toestand van oorlog of gewapend conflict en de gevolgen die een dergelijke toestand kan hebben op de toepassing van de regels inzake toewijzing van slots.

De verordening is gebaseerd op het beginsel dat de toewijzing en het toezicht op het gebruik van slots taken van de coördinator zijn (artikel 4, leden 5 en 6). Onder luchthavencoördinator wordt verstaan een onafhankelijke instantie, d.w.z. een natuurlijke of rechtspersoon met een uitgebreide kennis van de coördinatie van de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen, die wordt aangewezen door de lidstaat die verantwoordelijk is voor de luchthaven waarvoor de slots worden toegewezen (artikel 4, lid 1). De coördinator moet ten slotte zijn taken niet alleen onafhankelijk uitvoeren, maar ook onpartijdig, niet-discriminerend en doorzichtig te werk gaan (artikel 4, leden 2 en 3).

Derhalve kan worden geconcludeerd dat bij toepassing van artikel 10, leden 3 en 5, de coördinator de hierboven beschreven beginselen van artikel 4 in acht moet nemen.

De noodzaak om de verordening te wijzigen

Om de hierboven uiteengezette redenen kunnen de Commissie noch de lidstaten de coördinatoren bindende instructies geven, die hun onafhankelijke positie kunnen aantasten.

Dienovereenkomstig wordt voorgesteld om in de verordening een nieuw artikel 10 ter op te nemen, waarbij coördinatoren aanvaarden dat, wanneer luchtvaartmaatschappijen het niet-benutten van voor de dienstregeling in de zomer van 2003 toegewezen slots wijten aan de vijandelijkheden in Irak, deze slots hun worden toegewezen voor de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode (zomer 2004).

Aangezien luchtvaartmaatschappijen moeten worden aangemoedigd om slots die zij niet zullen gebruiken gedurende de door de vijandelijkheden getroffen dienstregelingsperiode, vrij te geven voor de pool, wordt erop gewezen dat luchthavencoördinatoren in de pool opgenomen slots toewijzen om te voldoen aan *ad hoc* slot-aanvragen voor elk soort luchtvaart (zoals bedoeld in artikel 8, lid 3, van de huidige verordening) en om op een billijke manier te voldoen aan aanvragen van gevestigde luchtvaartmaatschappijen en van nieuwe gegadigden (de zogenaamde "50/50-regel" van artikel 10, lid 7, van de huidige verordening). Zodoende gaat gedurende de door de vijandelijkheden getroffen dienstregelingsperiode de schaarse slotcapaciteit niet verloren.

Tijdschema

Een belangrijk aspect van dit voorstel is het tijdschema. De toewijzing van slots vindt aanvankelijk plaats tijdens de dienstregelingsconferenties van de IATA: in november voor de volgende zomerdienstregeling en in juni voor de volgende winterdienstregeling. Zo werden de slots voor de zomer van 2003 toegewezen tijdens de dienstregelingsconferentie van de IATA in november 2002, terwijl de slots voor de winterdienstregeling 2002/2003 in juni 2002 werden toegewezen. In artikel 10, lid 4, van de verordening is bepaald dat luchtvaartmaatschappijen voor bepaalde data hun slots bij de pool kunnen inleveren zonder dat zulks van invloed is op de berekening van het gebruik van de slots die zij verder behouden. De onderstaande tabel vermeldt de belangrijkste data in het slottoewijzingsproces

overeenkomstig de internationale dienstregelingsrichtsnoeren voor de toewijzing van slots, zoals vastgesteld door de luchtvaartindustrie (IATA) en de verordening.

Periode	Duur van de periode	IATA dienstregelings conferentie	Inleveringsdatum	Bevestiging «historische» slots – 6 dagen voor de IATA-conferentie	Herziening – uiterste datum van indiening
Winter 02-03	27.10.02 – 29.3.03	8 - 11 juni 02	31.8.02	2.6.2002	1.6.2002
Zomer 03	30.3.03 – 25.10.03	9 - 12 nov 02	31.1.03	3.11.2002	2.11.2002
Winter 03-04	26.10.03 – 28.3.04	14 – 17 juni 03	31.8.03	8.6.2003	7.6.2003
Zomer 04	29.3.04 – 30.10.04	8 – 11 nov 03	31.1.04	2.11.2003	1.11.2003

Volgens de internationale dienstregelingsrichtsnoeren van de luchtvaartindustrie (IATA) moet de coördinator, na de rechten op slots met historische voorrang te hebben onderzocht, elke luchtvaartmaatschappij nadere bijzonderheden over hun slots met historische voorrang meedelen, zodra de coördinator deze heeft vastgesteld, en wel uiterlijk:

- de derde maandag in april voor wat is geregistreerd als slots met historische voorrang, die in de voorgaande winterdienstregeling daadwerkelijk zijn benut;
- de derde maandag in september voor wat is geregistreerd als slots met historische voorrang, die in de lopende zomerdienstregeling tot dat tijdstip daadwerkelijk zijn benut.

Gezien het bovenstaande dienen het Europees Parlement en de Raad het gewijzigde voorstel met het huidige wijzigingsvoorstel inzake de invoeging van een nieuw artikel 10 ter nog gedurende de zomerdienstregeling van 2003 aan te nemen, daar de benutting van slots met historische voorrang in die dienstregelingsperiode vóór 15 september ("derde maandag in september" zoals hierboven vermeld) moet worden berekend. De coördinatoren moeten dat bevestigen vóór de coördinatie van dienstregelingen en toewijzing van slots voor de volgende zomerdienstregeling op de dienstregelingsconferentie van IATA, die begin november 2003 zal plaatsvinden. De voorgestelde verordening dient derhalve daarvoor in werking te treden, teneinde coördinatoren en luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen niet-benutte slots te vrijwaren.

Anders lijkt er groot gevaar te bestaan dat luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegewezen op luchthavens waar de coördinatoren het argument van uitzonderlijke omstandigheden in verband met de vijandelijkheden voor de zomerdienstregeling 2003 niet aanvaarden, een rechtszaak beginnen.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van het gewijzigde 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**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE 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 Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De oorlog die in maart 2003 tegen Irak is begonnen en de daaruit voortvloeiende politieke ontwikkelingen evenals het uitbreken van het Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS) hebben een ernstige weerslag op de vervoersactiviteiten van de luchtvaartmaatschappijen en leiden tot een aanzienlijke daling van de vraag aan het begin van de zomerdienstregeling van 2003.
- (2) Teneinde ervoor te zorgen dat het niet-benutten van slots die voor deze dienstregeling zijn toegewezen, er niet toe leidt dat luchtvaartmaatschappijen hun recht op die slots verliezen, is het noodzakelijk om duidelijk en ondubbelzinnig vast te stellen dat die dienstregelingsperiode ongunstig wordt beïnvloed door het gewapende conflict.

¹ PB C ... van ..., blz. ...

² PB C ... van ..., blz. ...

³ PB C ... van ..., blz. ...

⁴ PB C ... van ..., blz. ...

- (3) Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens⁵ dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

Artikel 1

Het volgende artikel 10 ter wordt in Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad ingevoegd:

“Artikel 10 ter

1. Voor de doeleinden van artikel 10, lid 3, aanvaarden de coördinatoren dat luchtvaartmaatschappijen gedurende de zomerdienstregeling van 2004 recht hebben op dezelfde reeks slots als die welke hun voor de zomerdienstregeling van 2003 zijn toegewezen.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

⁵ PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.