



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 24.4.2003
KOM(2003) 207 slutlig

2001/0140 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av det ändrade förslaget till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om
gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens
flygplatser**

(framlagt av kommissionen enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

MOTIVERING

Inledning

Konflikten i Irak har påverkat flygtrafiken både inom och utom gemenskapen. Det spända internationella läget har lett till ökad rädsla för nya terroristattacker riktade mot flyget, vilket i sin tur inneburit att efterfrågan minskat mycket kraftigt. Dessutom har flygbolag i flera länder uppmanats att i händelse av försvarspolitiska nödlägen upprätta militära luftbroar genom att ställa flygplan, som normalt sett används för kommersiell trafik, till förfogande. Tillgången på flygplan har alltså minskat, vilket medfört att både kapaciteten och frekvensen minskat betydligt på flera rutter, främst transatlantiska och till Främre Orienten och Mellanöstern. Vidare påverkar den allmänna ekonomiska nedgången lufttransportsektorn på ett negativt sätt. Slutligen har det utbrott av svår akut luftvägsinfektion (SAL) som nyligen drabbade Sydostasien haft svåra följder för lufttransporttjänsterna.

Nedtrappningen av kriget i Irak och ett eventuellt nära förestående slut på de allmänna militära motsättningarna har ännu inte medfört några förändringar i den negativa utvecklingen för luftfarten.

Enligt prognoser från IATA (International Air Transport Association) skulle en tre månader lång konflikt i Främre Orienten och Mellanöstern leda till en tioprocentig minskning av trafiken och en femprocentig minskning av godstrafiken, samt leda till att passagerartrafiken minskade med fem procent under tre månader efter konflikten. Globalt skulle det innebära en betydande minskning av intäkterna med sex miljarder dollar och ökade kostnader med 200 miljoner dollar. Den totala nettoförlusten för världens flygbolag under 2003 skulle alltså uppgå till cirka 5,8 miljarder dollar (efter ränta). Den dystra prognosen skulle förvärras ytterligare om kriget skulle pågå dubbelt så lång tid, dvs. sex månader och därigenom påverka hela sommarsäsongen (april till oktober 2003). Om det inträffar, skulle nettoförlusterna (efter ränta) kunna uppgå till minst 8 miljarder dollar och intäkterna skulle minska ytterligare. Enligt IATA var dessa antaganden tämligen försiktiga jämfört med effekterna av Gulf-kriget 1990-1991. Dessutom omfattar uppskattningarna inte utbrottet av SAL-smittan.

Enligt Association of European Airlines (AEA) kan kriget leda till en kraftig minskning av antalet betalda passagerarkilometer (RPK) på upp till cirka 2,3 miljoner RPK. Mot bakgrund av att terrorattacken den 11 september förorsakade en massiv nedgång i trafiken (i slutet av 2002 var nedgången i Europa 8 procent och för Nordatlanten var den 22 procent) samt driftsförluster (3,02 miljarder dollar under 2001), kan den nya konflikten leda till att en ganska bräcklig situation förvärras ytterligare.

Ytterligare information från AEA om krigets påverkan under de första krigsdagarna (17 mars till 23 mars), jämfört med motsvarande vecka året innan, visar att den internationella passagerartrafiken minskat med 12,3 %. I Europa var nedgången 14,6 %, på rutter över Nordatlanten 10,2 % och på flygningar till Fjärran Östern 12,4 %. Nedgången på flygningar till Mellanöstern uppgick till 42,2 %. Sedan krigsutbrottet har flera stora europeiska lufttrafikföretag anmält betydande personalnedskärningar.

Till skillnad från de lufttrafikföretag som är anslutna till IATA, AEA, IACA och ERA, anser lågprisflygbolag som EasyJet och Ryanair att bestämmelserna om ankomst- och avgångstider måste användas på normalt sätt och att de regler som gynnat den europeiska flygtrafiken under det senaste årtiondet inte bör mjukas upp. Vidare anser de att skydd av ankomst- och avgångstider är ett slags statligt stöd.

Starten på de militära operationerna har framförallt lett till störningar av det kommersiella flyget till den region som är direkt påverkad av oroligheterna samt inom gemenskapen. De första bedömningarna från Eurocontrol pekar på att cirka 500 flygningar per dag till regionen påverkas, både i fråga om flygbolag från gemenskapen och från tredje land. Man får inte heller glömma bort att det irakiska luftrummet har varit stängt för civil flygfart sedan första Gulf-kriget. Begränsningar av luftrummet i andra länder i regionen kommer följaktligen förmodligen att leda till att ännu fler flygningar ställs in och att flygningar från Centraleuropa och sydöstra Asien måste ledas om.

Sammanlagt 48 fall av SAL hade registrerats i gemenskapen den 9 april 2003, och över hela världen hade 2 650 fall rapporterats, varav 103 med dödlig utgång enligt uppgifter från Världshälsoorganisationen.

Trots dessa omständigheter kan de flesta av de flygbolag som bedriver verksamhet vid gemenskapens flygplatser inte minska sin kapacitet, eftersom ankomst- och avgångstider som inte används går förlorade enligt regeln om att tilldelad kapacitet måste användas. Enligt denna regel måste flygbolagen använda sina ankomst- och avgångstider till minst 80% under säsongen för att befästa den hävdvunna rättigheten och för att få motsvarande tider under nästa flygsäsong.

Utan ett beslut om att säkerställa deras hävdvunna ankomst- och avgångstider skulle de således tvingas att upprätthålla den befintliga kapaciteten även om efterfrågan minskat kraftigt och tillgången också är begränsad beroende på inskränkningar i luftrummet, vilket ytterligare spär på det dåliga ekonomiska läget. I vissa fall kan de inte ens använda sina egna flygplan eftersom de kanske används för att ingå i luftbroar eller för militära ändamål.

Bestämmelserna i förordningen om ankomst- och avgångstider

Förordningens referenspunkt enligt artikel 10.3 är tilldelningen och användningen av ankomst- och avgångstider under en säsong (regeln om att outnyttjad kapacitet går förlorad) och i synnerhet situationen i slutet av säsongen när tiderna använts. I artikeln fastställs framförallt att lufttrafikföretag inte skall vara berättigade att få samma ankomst- eller avgångstider nästa motsvarande period, såvida inte lufttrafikföretaget på ett tillfredsställande sätt kan visa samordnaren att tiderna har använts för trafik enligt samordnarens medgivande till minst 80 % under den period för vilken ankomst- och avgångstiderna har tilldelats.

Artiklarna 8.1 a och 10.3 är utformade så att de ger utrymme för beräkning av hur mycket av de tilldelade tiderna som använts i slutet av en säsong, när tiderna har använts och i syfte att befästa den hävdvunna rättigheten för motsvarande nästa flygsäsong.

Artikel 10.5 innehåller en icke-uttömmande lista över giltiga skäl för lufttrafikföretagen i fråga om att motivera att tilldelade ankomst- och avgångstider under en säsong inte använts. Artikeln innehåller under punkt 1 en icke-uttömmande lista över oförutsebara och tvingande omständigheter utanför lufttrafikföretagets kontroll. I artikeln sägs inget om krig eller väpnade konflikter eller hur sådana situationer skulle kunna påverka hur reglerna för tilldelning av ankomst- och avgångstider tillämpas.

Förordningen är baserad på principen att tilldelningen och övervakningen av hur ankomst- och avgångstider används skall skötas av en samordnare (artiklarna 4.5 och 6). Samordnaren antas vara en oberoende instans i form av en fysisk eller juridisk person med utförlig kunskap om samordning av tidtabeller för lufttrafikföretag. Personen skall utnämnas av den medlemsstat som ansvarar för den flygplats där tilldelningen av tiderna sker (artikel 4.1).

Slutligen räcker det inte att samordnaren fullgör sitt uppdrag på ett oberoende sätt, det måste även vara neutralt, icke-diskriminerande och genomblickbart (artikel 4.2-3).

Följaktligen kan man dra slutsatsen att i enlighet med artikel 10.3 och 10.5, måste samordnaren handla så som de beskrivs i artikel 4 ovan.

Behovet av att ändra förordningen

Av de skäl som anges ovan kan varken kommissionen eller medlemsstaterna utfärda några bindande instruktioner till samordnarna, eftersom det skulle kunna äventyra deras oberoende.

Följaktligen föreslås att man inför en ny artikel (10 b) i förordningen som säger att samordnarna skulle godta att om lufttrafikföretagen anger att skälen till att de inte utnyttjat ankomst- och avgångstider för sommaren 2003 beror på oroligheterna i Irak, så kan företagen utnyttja dessa tider för nästa motsvarande tidtabellsperiod, dvs. sommaren 2004.

Mot bakgrund av att lufttrafikföretag bör uppmuntras att lämna de ankomst- och avgångstider de inte planerar använda under den tidtabellsperiod som påverkas av oroligheterna, kan det vara värt att påpeka samordnarna kan använda tider från reserven för att tillmötesgå särskilda önskemål om ankomst- och avgångstider för allmänflyget (se artikel 8.3 i den nuvarande förordningen) och för att tillmötesgå önskemål från etablerade och nytillträdande lufttrafikföretag på ett rättvist sätt (den så kallade 50/50-regeln i artikel 10.7 i den nuvarande förordningen). Därigenom garanteras att den knappa tillgången på ankomst- och avgångstider under den period som påverkas av oroligheterna inte går till spillo.

Tidsplan

En viktig aspekt i det här förslaget rör tidsplaneringen. Den inledande fördelningen av ankomst- och avgångstider äger rum vid IATA:s tidtabellskonferenser, i november för nästa sommarsäsong och i juni för nästa vintersäsong. Alltså fördelades tiderna för sommaren 2003 vid IATA:s tidtabellskonferens i november 2002, och tiderna för vintersäsongen 2002/2003 tilldelades i juni 2002. Enligt artikel 10.4 i förordningen kan lufttrafikföretag återlämna ankomst- och avgångstider till reserven inom särskilda datum utan att det påverkar beräkningen av hur mycket av de tider de innehar som använts. I tabellen nedan visas de viktigaste datumen för fördelningen av ankomst- och avgångstider, så som de är fastställda av de globala riktlinjer för tidtabeller som fastställs av IATA och i förordningen.

Säsong	Period för säsongen	IATA:s tidtabellskonferens	Datum för återlämnande	Bekräftelse av "hävd-vunna" ankomst- och avgångstider - 6 dagar före IATA-konferensen	Genomgång – senast nödvändiga datum för införande
Vinter 02-03	27.10.02 – 29.3.03	8 - 11 juni 02	31.8.02	2.6.2002	1.6.2002
Sommar 03	30.3.03 – 25.10.03	9- 12 nov. 02	31.1.03	3.11.2002	2.11.2002
Vinter 03-04	26.10.03 – 28.3.04	14 – 17 juni 03	31.8.03	8.6.2003	7.6.2003
Sommar 04	29.03.04 – 30.10.04	8 – 11 nov. 03	31.1.04	2.11.2003	1.11.2003

Enligt IATA:s globala riktlinjer för tidtabeller som fastställer rätten till hävdvunna ankomst- och avgångstider, måste samordnarna informera lufttrafikföretagen om deras hävdvunna tider så snart som dessa fastställts av samordnaren. Följande slutdatum gäller dock:

- Den tredje måndagen i april för de tider som registrerats som hävdvunna tider, och som faktiskt använts under föregående vintersäsong.
- Den tredje måndagen i september för de tider som registrerats som hävdvunna tider, och som faktiskt använts under den aktuella sommarsäsongen till och med det datumet.

Mot bakgrund av ovanstående bör det ändrade förslaget, med detta förslag till ändring genom tillägg av en ny artikel 10b, antas av Europaparlamentet och rådet under tidtabellperioden för sommaren 2003, eftersom det är den 15:e september ("tredje måndagen i september") som beräkningen av hävdvunna ankomst- och avgångstider för den säsongen skall fastställas. Detta måste bekräftas av samordnare innan samordning sker av tidtabeller och fördelning av ankomst- och avgångstider för nästa sommarsäsong vid IATA:s tidtabellskonferenser, som kommer att äga rum i början av november 2003. De föreslagna reglerna måste därför träda i kraft före det datumet så att samordnarna och lufttrafikföretagen ges möjlighet att skydda outnyttjade ankomst- och avgångstider.

I annat fall kan det finnas betydande risker för rättsliga efterspel från de lufttrafikföretag som fått ankomst- och avgångstider tilldelade på flygplatser där samordnarna inte godtog motiveringen att oroligheterna under tidtabellperioden för sommaren 2003 skulle vara en extraordinär omständighet.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av det ändrade förslaget till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, och

av följande skäl:

- (1) Det krig som inleddes i mars 2003 mot Irak och den politiska utvecklingen som följde på konflikten, men också utbrottet av den svåra akuta luftvägsinfektionen SAL, har allvarligt påverkat lufttrafikföretagens flygningar och har lett till en kraftigt minskad efterfrågan under början av tidtabellsperioden för sommaren 2003.
- (2) För att garantera att outnyttjade ankomst- och avgångstider för den perioden inte leder till att lufttrafikföretagen förlorar sina rättigheter till dessa tider, är det nödvändigt att klart och otvetydigt fastslå att dessa tidtabellsperioder påverkas negativt av den väpnade konflikten.

¹ EGT C ..., ..., s. ...

² EGT C ..., ..., s. ...

³ EGT C ..., ..., s. ...

⁴ EGT C ..., ..., s. ...

- (3) Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser⁵ bör därför ändras i enlighet härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande artikel 10 b skall infogas i rådets förordning (EEG) nr 95/93:

"Artikel 10 b

1. När det gäller artikel 10.3 skall samordnare godta att lufttrafikföretag är berättigade till samma serie ankomst- och avgångstider under tidtabellsperioden för sommaren 2004 som de tilldelades för tidtabellsperioden för sommaren 2003.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

⁵ EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.