

**SV**

**SV**

**SV**



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 30.4.2008  
KOM(2008) 227 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,  
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH  
REGIONKOMMITTÉN**

**om tillämpningen av förordning (EG) 95/93 om gemensamma regler för fördelning av  
ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser**

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,  
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH  
REGIONKOMMITTÉN**

**om tillämpningen av förordning (EG) 95/93 om gemensamma regler för fördelning av  
ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser**

**(Text av betydelse för EES)**

**Inledning**

Den 21 april 2004 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EG) nr 793/2004<sup>1</sup> om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. Ändringarnas syfte var en förbättrad användning av begränsad kapacitet vid överbelastade flygplatser i gemenskapen, utan att i grunden ändra det befintliga systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider. Genom förordning (EG) nr 793/2004 infördes därför nya bestämmelser för marknadstillträde, nyttillträdande företag, kontroll av efterlevnad och samordnarens oberoende.

Medlemsstaternas skyldighet att införa påföljder för att förhindra missbruk av ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser har lett till bättre användning av den tillgängliga kapaciteten. Förfarandet för fördelning av ankomst- och avgångstider har förbättrats med hjälp av ett antal nya eller ändrade bestämmelser, så som en ny definition av vad en serie av ankomst- och avgångstider innebär, ytterligare förstärkning av bestämmelserna om att utnyttjad kapacitet går förlorad, möjligheten för lufttrafikföretag att göra en tidsmässig omDispositionering av ankomst- och avgångstiderna före tilldelningen för att optimera tidtabellerna, och större frihet för medlemsstaterna att införa lokala regler och riktlinjer vid överbelastade flygplatser för att förbättra användningen av begränsad kapacitet.

Trots dessa nya bestämmelser anser intressenter och medlemsstater att ett antal av bestämmelserna ännu inte tillämpas fullt ut.

Denna slutsats får stöd i kommissionen rapport om tillämpningen av förordningen om fördelning av ankomst- och avgångstider<sup>2</sup>, i vilken slutsatsen drogs att det finns ett behov av att säkerställa ett bättre genomförande på ett antal områden som intressenterna har haft särskilda svårigheter med.

För det första verkar det – trots att medlemsstaterna är skyldiga att se till att samordnaren vid samordnade flygplatser är funktionellt och finansiellt oberoende – i vissa medlemsstater fortfarande förekomma att dessa bestämmelser inte tillämpas i tillräcklig utsträckning, vilket kan förhindra att samordnaren handlar i enlighet med förordningen, dvs. på ett opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 (EUT L 138, 30.4.2005, s. 50) 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 (EGT L 14, 22.1.1993).

<sup>2</sup> KOM(2007) 704, 15.11.2007.

För det andra verkar det som om det i vissa medlemsstater fortfarande finns betydande problem med att säkerställa fullständig öppenhet när det gäller de uppgifter som samordnare och tidtabellsanpassare har tillgång till avseende historiska, begärda, fördelade och tillgängliga ankomst- och avgångstider. Detta kan hindra en effektivare användning av ankomst- och avgångstider och snedvrیدا konkurrensen, eftersom alla berörda parter inte får samma tillgång till tidtabellsuppgifterna.

För det tredje gäller att även om lokala riktlinjer kan leda till bättre användning av tillgängliga ankomst- och avgångstider på samordnade flygplatser, så måste de vara förenliga med gemenskapens lagstiftning.

För det fjärde byter lufttrafikföretag ankomst- och avgångstider på ett antal överbelastade flygplatser i gemenskapen mot betalning eller av andra orsaker. Det har uppstått vissa tvivel om sådana byten är förenliga med förordningen.

Slutligen finns det ett större behov av faktisk överensstämmelse mellan ankomst- och avgångstider och färdplaner för att undvika missbruk av ankomst- och avgångstider och säkerställa att bestämmelserna i förordningen efterlevs, eftersom uppgifter tyder på att det sällan görs en verifiering av färdplanerna mot ankomst- och avgångstiderna, även om det enligt förordningen är möjligt att göra detta.

Syftet med detta meddelande är att redogöra för kommissionens synpunkter avseende ovannämnda frågor. Detta meddelande bygger på och går in på detaljer om kommissionens, medlemsstaternas och intressenternas erfarenheter från tillämpningen av den ändrade förordningen sedan den trädde i kraft den 21 april 2004.

## **1. SAMORDNARENS OBEROENDE**

I artikel 4.2 b i förordningen fastställs att ”En medlemsstat som ansvarar för en (...) samordnad flygplats skall se till att samordnaren är oberoende vid samordnade flygplatser genom att samordnaren är funktionellt åtskild från enskilda berörda parter. Systemet för finansiering av samordnarens verksamhet skall vara så inrättat att samordnarens oberoende ställning tryggas”.

I artikel 4.2 c föreskrivs vidare att medlemsstater ska se till att ”samordnaren handlar i enlighet med denna förordning på ett opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt”.

Kommissionen anser att samordnarens oberoende är absolut nödvändigt för att denne på ett korrekt sätt ska kunna utföra sitt uppdrag i enlighet med artikel 4.2 c.

Kommissionen anser att funktionell åtskillnad bland annat innebär att samordnaren bör agera oberoende av, inte ta instruktioner från eller ha någon skyldighet att rapportera tillbaka till flygplatsens ledningsenhet, en tillhandahållare av tjänster eller något lufttrafikföretag som bedriver flygtrafik från den berörda flygplatsen.

Kommissionen anser vidare att systemet för finansiering av samordnarens verksamhet bör utformas så att samordnaren är finansiellt oberoende av alla enskilda parter som är direkt berörda av, eller har något intresse av, samordnarens verksamhet. Samordnaren bör därför föra separata räkenskaper och budgetar och inte enbart vara beroende av flygplatsens ledningsenhet, en tillhandahållare av tjänster eller ett enskilt lufttrafikföretag för finansieringen av sin verksamhet.

## 2. NYTILLTRÄDANDE FÖRETAG

I artikel 10.6 i förordningen fastställs att ankomst- och avgångstider som placerats i den reserv som samordnaren upprättat i enlighet med artikel 10.1 ska fördelas bland de lufttrafikföretag som begär tilldelning. 50 % av dessa ankomst- och avgångstider ska först tilldelas nytillträdande lufttrafikföretag, enligt definitionen i artikel 2 b, om inte deras ansökningar utgör mindre än 50 %. Samordnaren ska på ett rättvist sätt och i enlighet med samordningsperioderna för varje tidtabellsdag behandla framställningar från nytillträdande lufttrafikföretag och andra lufttrafikföretag.

Det har diskuterats om samordnarens skyldighet att fördela ankomst- och avgångstiderna från reserven exakt 50/50, i enlighet med vad som fastställs i artikel 10.6, enbart avser den inledande fördelningen från reserven som äger rum ungefär fyra månader innan de berörda sommar- och vintertidtabellsperioderna inleds, eller om detta också gäller under tidtabellsperioden. Det har argumenterats att artikel 10.6 enbart gäller den inledande fördelningen från reserven och att samordnaren därefter kan sträva efter en brett balanserad fördelning efter eget gottfinnande.

Kommissionen observerar att förordningen varken genom artikel 10.6 eller någon annan bestämmelse begränsar artikelns tillämpningsområde till enbart den ursprungliga fördelningen av ankomst- och avgångstider som äger rum före varje tidtabellsperiod. Kommissionen anser därför att bestämmelserna i artikel 10.6 ska tillämpas fortlöpande och oavbrutet under hela tidtabellsperioden.

## 3. ÖPPENHET VAD GÄLLER TIDTABELLSUPPGIFTER

Enligt artikel 4.7 i förordningen ska ”tidtabellsanpassare och samordnare samarbeta för att upptäcka brister i tidtabellen”.

I artikel 4.8 föreskrivs vidare att samordnaren ”på begäran, inom skälig tid och kostnadsfritt [ska] se till att berörda parter, särskilt samordningskommitténs ledamöter och observatörer, får möjlighet, skriftligen eller i annat lättillgängligt format, att granska följande information:

- a) Den historiska fördelningen av ankomst- och avgångstider, kronologiskt för varje flyglinje och för alla lufttrafikföretag vid flygplatsen.
- b) Varje individuellt lufttrafikföretags begärda ankomst- och avgångstider (första ansökningen) i kronologisk ordning över begärda ankomst- och avgångstider för samtliga lufttrafikföretag.
- c) Alla fördelade ankomst- och avgångstider och alla ansökningar som ej uppfyllts, uppställda i kronologisk ordning och uppdelade på lufttrafikföretag för samtliga lufttrafikföretag.
- d) Återstående tillgängliga ankomst- och avgångstider.
- e) Fullständig information om de kriterier som använts vid fördelningen.”

Kommissionen anser att öppenhet vad gäller information är absolut nödvändigt för att säkerställa ett objektiva förfarande för tilldelning av ankomst- och avgångstider och för att se till att samordnaren handlar i enlighet med kraven i artikel 4.2 c. Kommissionen uppmanar därför medlemsstaterna att se till att samordnarna till fullo uppfyller kraven i artikel 4.8.

Eftersom ett lufttrafikföretag behöver ankomst- och avgångstider vid både start och landning vid samordnade flygplatser och tidtabeller bör vara enhetliga för att säkerställa en effektiv användning av flygplats och luftrumskapacitet, beror värdet av de tidtabellsuppgifter som nämns i artikel 4.8 i stor utsträckning på samarbetet mellan tidtabellsanpassare och samordnare, i enlighet med vad som anges i artikel 4.7.

Kommissionen erinrar om att de europeiska samordnarna tillsammans har utarbetat en gemensam databas som innehåller uppgifter om alla ankomst- och avgångstider som de har fördelat. Uppgifterna tillhandahålls av nästan alla samordnare och tidtabellsanpassare och är tillgängliga för alla lufttrafikföretag online utan kostnad. För att tjäna sitt syfte är databasen beroende av korrekta, fullständiga och aktuella uppgifter. Det är därför väsentligt och absolut nödvändigt att samordnarna och tidtabellsanpassarna på ett korrekt sätt tillhandahåller uppgifter till databasen för att underlätta ett effektivt samarbete mellan aktörerna och därigenom bidra till att de uppfyller sina skyldigheter enligt artikel 4.7 och 4.8.

Kommissionen uppmanar därför medlemsstaterna att uppmuntra alla samordnare och tidtabellsanpassare att lämna in sina tidtabellsuppgifter till den gemensamma databasen.

#### **4. LOKALA RIKTLINJER**

Enligt artikel 8.5 i förordningen ska samordnaren ”även ta hänsyn till andra regler och riktlinjer som erkänns av lufttransportbranschen världen över eller inom hela gemenskapen och lokala riktlinjer som föreslagits av samordningskommittén och godkänts av den medlemsstat eller annat behörigt organ som ansvarar för flygplatsen, under förutsättning att reglerna och riktlinjerna inte påverkar samordnarens oberoende ställning, och att de uppfyller gemenskapsrätten och syftar till att främja en effektiv användning av flygplanskapacitet. Medlemsstaten skall informera kommissionen om reglerna”.

I artikel 5.1 och 5.3 föreskrivs vidare att samordningskommittén ska lägga fram förslag om lokala riktlinjer på begäran av någon av dess ledamöter i överensstämmelse med dess arbetsordning enligt artikel 5.3.

Så som uttryckligen anges i artikel 5.1 a i förordningen får lokala riktlinjer beakta eventuella miljöhänsyn, inbegripet buller. Alla driftsrestriktioner som grundas på sådana hänsyn måste dock vara förenliga med gemenskapsrätten.

I synnerhet anser kommissionen att de måste vara förenliga med artikel 9.2 i förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen<sup>3</sup>, enligt vilken bland annat begränsningar inte får vara diskriminerande på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet och inte får snedvrیدا konkurrensen mellan lufttrafikföretag på ett orimligt sätt.

Dessutom bör driftsrestriktioner som syftar till att minska buller också vara förenliga med direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, 24.8.1992).

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (EGT L 85, 28.3.2002, s. 40).

## **5. BYTE AV ANKOMST- OCH AVGÅNGSTIDER**

I artikel 8a.1 c i förordningen fastställs att ”ankomst- och avgångstider får bytas, en mot en, mellan lufttrafikföretag”.

Om marknaden för den begränsade resursen ankomst- och avgångstider vid överbelastade flygplatser inte är öppen är lufttrafikföretag som innehar ankomst- eller avgångstider ofta inte medvetna om, eller blir inte konfronterade med, de fullständiga alternativkostnaderna för dessa tider. Följaktligen kan ett lufttrafikföretag hålla fast vid en ankomst- eller avgångstid även när dess marknadsvärde är bra mycket högre än det värde som lufttrafikföretaget genererar genom att behålla och utnyttja densamma.

Detta i sin tur innebär att antalet ankomst- och avgångstider som har gjorts tillgängliga både för nytillträdda företag och lufttrafikföretag som redan innehar tider som vill utöka sin service kan vara färre än de annars skulle ha varit. Mot denna bakgrund verkar det som om tillämpningen av förordningen ännu inte har lett till att ankomst- och avgångstiderna används på det mest effektiva sättet.

Kommissionen är dock medveten om att byte av ankomst- och avgångstider av ekonomiska eller andra skäl, något som oftast kallas andrahandshandel, sker vid ett antal överbelastade flygplatser i gemenskapen. Detta har inneburit vissa fördelar, framför allt när det gäller möjligheten att skapa ytterligare linjer på vissa sträckor.

I den gällande versionen av förordningen nämns inget om frågan om byten av ekonomiska eller andra skäl för att återspegla värdeskillnaderna mellan ankomst- och avgångstider vid olika tidpunkter under dagen och andra faktorer. Med tanke på att det inte finns något klart och uttryckligt förbud mot sådana byten har kommissionen inte för avsikt att inleda överträdelseförfaranden mot de medlemsstater där sådana byten sker på ett öppet sätt och med beaktande av alla administrativa krav avseende fördelning av ankomst- och avgångstider som anges i tillämplig lagstiftning.

Om det visar sig att den gällande lagstiftningen behöver ses över, av konkurrensskäl eller andra skäl, kommer kommissionen att lägga fram ett lämpligt förslag.

## **6. ÖVERENSSTÄMMELSE MELLAN ANKOMST- OCH AVGÅNGSTIDER OCH FÄRDPLANER**

Enligt artikel 14.1 i förordningen får ett lufttrafikföretags färdplan ”underkännas av behörig trafikledning om lufttrafikföretagets avsikt är att starta eller landa vid en samordnad flygplats under samordnade perioder utan att ha tilldelats ankomst- eller avgångstider av samordnaren”.

Erfarenheten visar att flygledningstjänst och samordnare sällan på ett systematiskt och konsekvent sätt verifierar färdplaner mot ankomst- och avgångstiderna på flygplatserna, framför allt gäller detta de tider som har fördelats till allmänflyget.

Så som anges i En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser<sup>5</sup> kommer genomförandebestämmelserna för flödesplanering, som väntas antas av kommissionen under 2008 i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet<sup>6</sup>, att erbjuda ett förfarande som syftar till att öka överensstämmelsen mellan ankomst- och avgångstider och färdplaner.

Det har blivit allt viktigare med faktisk överensstämmelse mellan enstaka önskemål om ankomst- eller avgångstider och färdplanerna, i synnerhet för allmän- och affärsflygningar, som per definition bedriver verksamhet utan tidtabell som ofta äger rum utanför den tilldelade ankomst- eller avgångstidsgruppen, eller till och med utan att på förhand ha tilldelats en ankomst- eller avgångstid från ankomst- och avgångstidsreserven. Följaktligen kan dessa ad-hoc-flygningar förhindra väl fungerande samordnade flygplatser, där ankomst- och avgångstider tenderar att återspegla färdplanerna och där lufttrafikföretagen måste sköta sin verksamhet i enlighet med de ankomst- och avgångstider som de har tilldelats.

### **Slutsatser**

Kommissionen hoppas att detta meddelande kommer att främja en bättre användning av den begränsade kapaciteten på samordnade flygplatser i gemenskapen.

Kommissionen kommer att fortsätta att övervaka hur förordningen fungerar och kommer att inrikta sig på att se till att medlemsstaterna tillämpar förordningen korrekt.

Mot bakgrund av övervakningen kommer kommissionen att överväga om det är nödvändigt att lägga fram ett förslag till ändring av förordningen.

Kommissionen kommer att fortsätta att underlätta för intressenter och medlemsstater att delta i den fortsatta utvecklingen avseende fördelningen av ankomst- och avgångstider. Under de närmaste månaderna kommer det därför att inrättas ett gemenskapsforum där alla berörda parter kommer att få möjlighet att på ett effektivt sätt ta i tu med frågor kring ankomst- och avgångstider.

---

<sup>5</sup> KOM(2006) 819, 24.1.2004.

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).