



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 24 oktober 2012 (26.10)
(OR. en)**

15282/12

**Inte rinstitutioneel dossier:
2011/0391 (COD)**

**AVIATION 158
CODEC 2455**

VERSLAG

van: het secretariaat- generaal
aan: de Raad
Nr. Comv.: 18009/11 AVIATION 257 CODEC 2289
Betreft: Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN
DE RAAD betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op
luchthavens in de Europese Unie (herschikking)
- Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

De Commissie heeft bovengenoemd voorstel op 1 december 2011 bij het Europees Parlement en de Raad ingediend. Het voorstel is onderdeel van het zogeheten "luchthavenpakket", een reeks van drie wetgevingsvoorstellen waarmee beoogd wordt het concurrentievermogen van de Europese luchthavens en hun prestaties in termen van efficiëntie, kwaliteit en weerbaarheid te verbeteren. Het algemene doel van dit voorstel is ervoor te zorgen dat luchthavenslots op drukke luchthavens optimaal worden toegewezen en gebruikt, door de mechanismen voor de toekenning en het gebruik van luchthavenslots te versterken en de effectieve toepassing ervan te garanderen, en door eerlijke concurrentie aan te moedigen en het concurrentievermogen van de ondernemingen te bevorderen. Het voorstel strekt tot 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, de vigerende basishandeling waarin de voorschriften en procedures betreffende de toekenning van slots op luchthavens in de Unie zijn vastgelegd.

II. INHOUD VAN HET VOORSTEL

Het voorstel omvat de volgende sleutelementen:

- de mogelijkheid introduceren om gebruik te maken van secundaire handel in slots en het concurrentievermogen versterken;
- de procedure voor de toekenning van slots transparanter maken en de onafhankelijkheid van slotcoördinatoren versterken;
- het systeem voor slottoekenning integreren in de hervorming van het Europees luchtverkeersbeveiligingssysteem (gemeenschappelijk Europees luchtruim);
- de "80/20"-regel wijzigen en een reeks slots definiëren, alsook gebruik maken van het systeem van luchthavengelden om laattijdige teruggave van slots te ontmoedigen.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAADSINSTANTIES

De Groep luchtvaart (hierna "de Groep") is in juli 2012 onder Cypriotisch voorzitterschap met de bespreking van het voorstel begonnen. De Groep heeft ook de effectbeoordeling van de Commissie besproken en geëvalueerd, conform de interinstitutionele aanpak van effectbeoordelingen¹.

Na de grondige besprekingen in diverse vergaderingen van de Groep heeft het voorzitterschap, ingevolge kanttekeningen van de delegaties, verscheidende bepalingen van het Commissievoorstel gewijzigd. De overwegingen zijn nog niet besproken en zullen in een latere fase aan de tekst van de algemene oriëntatie moeten worden aangepast.

Het ontwerp van algemene oriëntatie is op 18 oktober 2012 voorgelegd aan het Comité van permanente vertegenwoordigers (Coreper). In die vergadering van het Coreper hebben verscheidene delegaties in het algemeen hun steun voor de compromistekst van het voorzitterschap betuigd, terwijl andere hun bedenkingen bij bepaalde punten herhaalden en nieuwe tekstvoorstellen indienden. Het voorzitterschap heeft nota genomen van de bedenkingen van de delegaties en een aantal van de voorstellen van de delegaties aanvaard, teneinde enkele hangpunten op te lossen en een algemene oriëntatie dichterbij te brengen.

¹ Beter regelgeving: Interinstitutionele gemeenschappelijke aanpak van effectbeoordelingen 14901/05 JUR 486 COMPET 263.

Aangezien sommige delegaties en de Commissie voorbehouden bij de tekst handhaven, zijn er nog enkele kwesties die op Raadsniveau moeten worden besproken. De wijzigingen in de bijlage bij dit verslag ten opzichte van de bijlage bij het verslag aan het Coreper zijn **vetgedrukt**; schrappingen zijn in de Engelse versie ~~doorgehaald~~ weergegeven.

IV. VOORNAAMSTE HANGPUNT

Ondanks de inspanningen om een akkoord over de tekst tot stand te brengen, is er nog een aantal kwesties waarvoor een oplossing moet worden gevonden.

Secundaire handel in slots (artikel 13, voetnoten 60-69)

Om een grotere slotmobiliteit aan te moedigen, oppert het Commissievoorstel dat luchtvaartmaatschappijen slots zouden kunnen kopen en verkopen. Een dergelijke "markt" in luchthavenslots functioneert al enige tijd op London Heathrow en het Commissievoorstel behelst de mogelijkheid die markt naar de gehele Unie uit te breiden.

De Commissie heeft in de Corepervergadering benadrukt dat de secundaire handel in slots één van de drie kernpunten van haar voorstel vormt, naast de benutting van de slots en de uitbreiding van het aantal slots in een slotreeks. De Commissie staat zeer terughoudend tegenover de restricties die FR, met steun van BG, DE, DK, EL, ES en PT heeft voorgesteld (voetnoot 62). Volgens de Commissie is het niet de secundaire handel die het voortbestaan van regionale verbindingen onder druk zet, maar zijn er andere factoren die een bedreiging voor deze verbindingen vormen. Met BE, IT, NL en UK is de Commissie van oordeel dat de secundaire handel op uniforme wijze in heel de Unie moet worden toegepast, zodat een efficiënte, geïntegreerde markt ontstaat, terwijl bovengenoemde restricties de eengemaakte Europese markt juist dreigen te versnipperen.

DK houdt vast aan haar voorstel voor een "de minimis"-bepaling (voetnoot 61), namelijk dat slots alleen zouden kunnen worden verhandeld indien er op de betrokken route ten minste twee retourvluchten op dezelfde dag plaatsvinden. Met haar voorstel hoopt DK tegemoet te komen aan bedenkingen ten aanzien van het potentiële negatieve effect van secundaire handel op regionale vluchten en op de connectiviteit tussen regionale luchthavens en grote hubluchthavens; het gevaar bestaat immers dat luchtvaartmaatschappijen zouden trachten de verhandelde slots in te zetten voor routes die winstgevender zijn (doorgaans langeafstandsroutes), ten nadele van kortere, economisch minder aantrekkelijke routes.

DE, LV en UK blijven zich tegen een voorwaarde van die strekking verzetten. IT gaf een compromisoplossing in overweging, waarbij de soort route waarop de "de minimis"-bepaling van toepassing zou zijn, nader zou worden gespecificeerd.

DK blijft ook bij haar voorstel dat verhandelde slots gedurende ten minste twee dienstregelingsperioden niet aan andere luchtvaartmaatschappijen zouden mogen worden geleased, teneinde de vrees voor speculatief gebruik van verhandelde slots te ondervangen. Om dezelfde redenen zijn DK en IT van oordeel dat nieuw verworven slots gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperioden niet opnieuw verhandeld mogen worden. Het Commissievoorstel was op dit punt minder restrictief, in die zin dat alleen slots die door nieuwe gegadigden zijn verworven gedurende die tijdspanne niet opnieuw mochten worden verhandeld.

UK heeft voorts moeite met de laatste volzin van de leden 5 en 7. UK betoogde dat voor die slots nog steeds de status van nieuwe gegadigde zou gelden; het ongewenste effect van deze volzin zou zijn dat een luchtvaartmaatschappij zich gedwongen zou zien een slot met aangepaste tijden gedurende wel zeven maanden te exploiteren. DE en FR gaven een compromistekst in overweging waarbij luchtvaartmaatschappijen alleen gehouden zouden zijn om de slots met aangepaste tijden gedurende de tijdspanne waarvoor die slots waren toegewezen binnen de dienstregelingsperiode in kwestie te exploiteren.

V. ANDERE KWESTIES

Lokale richtsnoeren (Artikel 8, lid 4, voetnoot 38; artikel 9, lid 8, voetnoot 42)

Luidens het Commissievoorstel zouden de lidstaten, na het advies van het coördinatiecomité te hebben ingewonnen, lokale richtsnoeren kunnen vaststellen, op voorwaarde dat de Commissie daarvan in kennis was gesteld en zij zich niet binnen drie maanden tegen die vaststelling had verzet. In het Coreper had een meerderheid van de delegaties een minder prescriptieve benadering ten aanzien van de mogelijke inhoud van de lokale richtsnoeren bepleit en voorgesteld de laatste twee alinea's van lid 4 te schrappen. Luidens de eerste alinea mochten lokale richtsnoeren alleen betrekking hebben op de toewijzing van de slots, de monitoring van het gebruik van de slots of de wijziging van het aantal slots in een reeks. In de tweede alinea werden drie specifieke voorwaarden verrat op grond waarvan de Commissie zich tegen de vaststelling van lokale richtsnoeren door een luchthaven zou kunnen verzetten. UK en de Commissie zijn tegen die schrapping gekant. Zij achten die bepalingen van belang als aanvulling op de voorgaande alinea en ter verduidelijking van de mogelijke inhoud van en vaststellingsvoorwaarden voor de lokale richtsnoeren.

Intrekking van slots wegens misbruik (artikel 9, lid 5, voetnoot 41)

DE, daarin gesteund door FR, wenst een facultatief karakter te verlenen aan de verplichting van de coördinator om slots in te trekken indien een luchtvaartmaatschappij een andere luchtvaartmaatschappij heeft toegestaan haar slots te gebruiken en de in artikel 9, lid 5 gestelde voorwaarden daarbij zijn veronachtzaamd. Deze delegaties betogen dat het misbruik op welbepaalde gronden gewettigd zou kunnen zijn. DE geeft, met steun van NL, een andere formulering in overweging waarbij de coördinator de mogelijkheid zou krijgen sancties aan te bevelen die de nationale autoriteiten in een dergelijk geval zouden kunnen opleggen.

Kosten voor de reservering van slots (artikel 11, voetnoten 54 en 59)

In de compromistekst van het voorzitterschap voor artikel 11, lid 1, wordt bepaald dat de lidstaat op verzoek van het beheersorgaan van een luchthaven kan beslissen het systeem van luchthavengelden te gebruiken om luchtvaartmaatschappijen te bestraffen die slots laattijdig aan de pool teruggeven. CZ, UK en de Commissie willen die beslissing liever overlaten aan het beheersorgaan van de luchthaven, zonder inmenging van de lidstaten.

DE stelt voor te bepalen dat de coördinator niet verplicht is om alle informatie die nodig is voor het aanrekenen van de kosten voor de reservering van slots aan het beheersorgaan van de luchthaven te doen toekomen, maar er alleen voor moet zorgen dat alle hem ter beschikking staande informatie dienaangaande aan het beheersorgaan van de luchthaven beschikbaar wordt gesteld.

Annulering van slots in verband met een officiële feestdag (artikel 10, lid 4 bis, voetnoot 48)

Nu in het Coreper is overeengekomen om in de tekst van artikel 10, lid 4, de zinsnede "*een herkenbaar deel van een reeks [slots]*" op te nemen, stellen FR, NL en UK voor het overtollig geworden lid 4 bis van dat artikel te schrappen. Die bepaling zou noodzakelijk zijn geweest om luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen de slots waarvan de annulering verband houdt met een officiële feestdag aan de pool terug te geven, maar met de toevoeging van bovenvermelde zinsnede is die noodzaak weggevallen, aangezien nu voor dergelijke annuleringen geldt dat luchtvaartmaatschappijen delen van reeksen kunnen teruggeven en toch voor de hele reeks aanspraak op hun historische rechten kunnen blijven maken.

Andere bedenkingen en voorbehouden van de delegaties zijn vermeld in de voetnoten in bijlage I bij dit verslag.

UK maakt een voorbehoud voor parlementaire behandeling.

De Europese Commissie houdt haar standpunt ten aanzien van het compromisvoorstel in zijn geheel in beraad. De Commissie stelt zich op het standpunt dat de tekst van het voorzitterschap afbreuk doet aan de in het voorstel van de Commissie aangevoerde baten in de vorm van mobiliteit voor Europese burgers (24 miljoen extra passagiers per jaar en economische baten ten bedrage van 5 miljard euro over de periode 2012-2025). Ten gronde hebben haar voorbehouden betrekking op de verhouding 85/15 en op de benutting van slots in het algemeen, op de regeling voor het reserveren van slots en op mogelijke restricties die de secundaire handel zouden kunnen hinderen. Andere bedenkingen gelden de transparantie van de coördinatieprocedure en van de procedure voor de toewijzing van slots; de coherentie tussen de luchthavenslots en de vluchtplannen; de betrekkingen met derde landen; het schrappen van gedelegeerde handelingen en het refereren aan aanbevelingen en richtsnoeren met betrekking tot uitvoeringsmaatregelen.

Daarnaast is de Commissie van oordeel dat bepaalde in de tekst van het voorzitterschap in overweging gegeven wijzigingen aan het gecodificeerde deel van het voorstel raken. De Commissie acht deze wijzigingen niet in overeenstemming met de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord over een systematisch gebruik van de herschikking van besluiten (2002/C 77/01). De Commissie kan derhalve, wanneer zij geen wijzigingen in het gecodificeerde gedeelte heeft voorgesteld, naar de geest van bovenbedoeld interinstitutioneel akkoord alleen instemmen met wijzigingen die in de loop van het wetgevingsproces vanuit het oogpunt van samenhang en duidelijkheid onmisbaar zijn gebleken.

VI. CONCLUSIES

Gelet op het bovenstaande wordt de Raad verzocht om zich in zijn zitting op 29 oktober 2012 te beraden op de tekst die in bijlage I bij dit verslag is opgenomen, teneinde oplossingen te vinden voor de overgebleven hangpunten, een algemene oriëntatie vast te stellen en de verklaring in bijlage II bij dit verslag in zijn notulen op te nemen.

2011/0391 (COD)

Voorstel voor een
VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de
Europese Unie
(Herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens⁴ is meermaals grondig gewijzigd⁵. Nu er opnieuw wijzigingen moeten worden aangebracht, is het omwille van de duidelijkheid aangewezen deze verordening te herschikken.
- (2) Door de toegang tot overbelaste luchthavens in de Unie te garanderen volgens onpartijdige, transparante en niet-discriminerende regels, heeft Verordening (EEG) nr. 95/93 een belangrijke bijdrage geleverd tot de totstandbrenging van de interne luchtvaartmarkt en tot de ontwikkeling van betrekkingen tussen de Unie, haar lidstaten en derde landen.
- (3) De verhouding tussen het zich uitbreidende luchtverkeer in Europa en de capaciteit van bepaalde luchthaveninfrastructuur om aan deze vraag te voldoen, raakt echter steeds verder uit evenwicht. Een groeiend aantal luchthavens in de Unie heeft dan ook met overbelasting te kampen.
- (4) Het in 1993 vastgestelde systeem voor de toekenning van slots garandeert niet dat de slots optimaal worden toegekend en gebruikt, en dus ook niet dat de luchthavencapaciteit optimaal wordt gebruikt. Nu de congestie op luchthavens steeds groter wordt en de ontwikkeling van nieuwe grote luchthaveninfrastructuur beperkt blijft, zijn slots een schaars goed. De toegang tot slots is dan ook van cruciaal belang om luchtvervoersdiensten te kunnen leveren en om effectieve concurrentie in stand te houden. De toekenning en het gebruik van slots moeten doeltreffender worden gemaakt door marktmechanismen in te voeren, door ervoor te zorgen dat niet-gebruikte slots zo snel mogelijk en op transparante wijze ter beschikking worden gesteld van geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen en door de basisbeginselen van het systeem te versterken, zowel wat de toekenning als het beheer als het gebruik van de slots betreft. Historische slots zorgen voor stabiliteit van de uurregelingen van luchtvaartmaatschappijen, maar bij de toekomstige beoordeling van de toepassing van deze verordening zou kunnen worden overwogen om geleidelijk andere marktmechanismen in te voeren, zoals de intrekking en veiling van historische slots.

⁴ PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

⁵ Zie bijlage I.

- (5) Het systeem voor de toekenning van slots op luchthavens in de Unie moet dus worden gewijzigd.
- (6) De toewijzing van slots op overbelaste luchthavens moet gebaseerd blijven op onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende regels.
- (7) Het huidige systeem voor de toekenning van slots moet worden aangepast aan de ontwikkeling van de marktmechanismen die op bepaalde luchthavens worden gebruikt om slots over te dragen of uit te wisselen. In haar mededeling van 30 april 2008 over de toepassing van Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens⁶ heeft de Commissie zich ertoe verbonden om een voorstel tot wijziging van de geldende wetgeving in te dienen, mocht dat nodig blijken om redenen die verband houden met de mededinging of om andere redenen.
- (8) Uit ervaring is gebleken dat er voor de secundaire handel in slots, d.w.z. de uitwisseling van slots tegen betaling of andere vergoedingen, geen uniform en consistent wetgevingskader bestaat dat transparantie- en concurrentiewaarborgen biedt. Het is derhalve noodzakelijk een kader voor de secundaire handel in slots in de Unie op te stellen.
- (9) De transparantie van informatie is een essentiële voorwaarde voor een objectieve procedure voor de toewijzing van slots. Het is derhalve noodzakelijk deze doorzichtigheid te versterken en rekening te houden met de technologische vooruitgang.
- (10) Er moeten bepalingen worden vastgesteld om nieuwe gegadigden toegang tot de markt van de Unie te bieden. De ervaring leert dat de huidige definitie van nieuwe gegadigde de concurrentie niet optimaal heeft kunnen bevorderen en derhalve moet worden gewijzigd. Anderzijds moet misbruik worden bestreden door de mogelijkheden voor een luchtvaartmaatschappij om aanspraak te maken op de status van nieuwe gegadigde te beperken als zij, samen met haar moederbedrijf, haar eigen filialen of de filialen van haar moederbedrijf, meer dan 10% van het totale aantal slots in handen heeft die op de dag in kwestie op een bepaalde luchthaven worden toegekend. Een luchtvaartmaatschappij mag ook niet als een nieuwe gegadigde worden beschouwd als zij de slots die zij als nieuwe gegadigde heeft gekregen, heeft doorgegeven om opnieuw aanspraak te kunnen maken op deze status.

⁶ COM(2008) 227.

- (11) De prioriteit die wordt gegeven aan een luchtvaartmaatschappij die een reeks slots vraagt op een luchthaven voor een regelmatige rechtstreekse passagiersdienst tussen deze luchthaven en een regionale luchthaven, moet worden geschrapt omdat dit geval reeds wordt bestreken door de prioriteit die wordt gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die een reeks slots vragen voor een regelmatige passagiersdienst, zonder tussenstop, tussen luchthavens in de Unie.
- (12) Tevens moeten situaties worden vermeden waarin door een gebrek aan beschikbare slots de voordelen van liberalisatie ongelijk zijn verdeeld en de concurrentie wordt verstoord.
- (13) De voortgang die wordt geboekt bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim heeft belangrijke gevolgen voor het proces van de toekenning van slots. Door verplichte prestatieregelingen, waarbij de luchthavens, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en gebruikers van het luchtruim worden onderworpen aan regels inzake toezicht op en verbetering van de prestaties, en door de functie van netwerkbeheerder, die gebaseerd is op de invoering van een Europees routenetwerk en op het centrale beheer van het luchtverkeer, is het noodzakelijk de regels voor de toekenning van slots te actualiseren. Daarom moet er een passend kader worden geschapen dat het mogelijk maakt de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende instanties te betrekken bij de procedure voor het vaststellen van de luchthavencapaciteit en de coördinatieparameters. Er moet ook een nieuwe categorie luchthavens die voor dit netwerk van belang zijn, worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat het netwerk beter kan reageren op crisissituaties.
- (14) Vluchtplannen en slots moeten beter op elkaar worden afgestemd, zodat de luchthavencapaciteit beter kan worden benut en de stiptheid van de vluchten kan worden verbeterd.
- (15) De lidstaat die verantwoordelijk is voor de luchthaven met dienstregelingbemiddeling of de gecoördineerde luchthaven moet een coördinator aanstellen wiens onpartijdigheid boven alle twijfel verheven is. Daartoe moet de rol van de coördinatoren worden versterkt. De coördinator moet juridisch, organisatorisch, qua besluitvorming en financieel onafhankelijk zijn van alle belanghebbende partijen, lidstaten en organen die afhankelijk zijn van deze lidstaten. Om te voorkomen dat de activiteiten van de coördinator te kampen krijgen met een gebrek aan financiële, technische of personele middelen of aan deskundigheid, moet de lidstaat ervoor zorgen dat de coördinator over alle middelen beschikt die hem in staat stellen zijn taken goed uit te voeren.

- (16) Er moeten aanvullende verplichtingen voor luchtvaartmaatschappijen worden vastgesteld betreffende het doorgeven van informatie aan de coördinatoren. Er moeten bijkomende sancties worden opgelegd indien er informatie wordt achtergehouden of indien er onjuiste of misleidende informatie wordt doorgegeven. Voor luchthavens die deel uitmaken van het netwerk, moet aan de luchtvaartmaatschappijen de verplichting worden opgelegd hun vliegplannen of andere relevante informatie mee te delen als de coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen daarom vraagt.
- (17) De Unie moet zorgen voor vlotte samenwerking tussen de coördinatoren en de bemiddelaars inzake de dienstregelingen, zodat ze beste praktijken kunnen uitwisselen met het oog op de uiteindelijke instelling van een Europese coördinator.
- (18) Een luchthaven kan als gecoördineerd worden bestempeld mits aan de beginselen transparantie, neutraliteit en non-discriminatie, alsmede aan de bij deze verordening vastgestelde voorwaarden wordt voldaan.
- (19) Het besluit om een luchthaven te coördineren moet door de voor die luchthaven verantwoordelijke lidstaat worden genomen op grond van objectieve criteria. Gezien de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en van de functie van netwerkbeheerder, is het nuttig de methoden voor de beoordeling van de luchthavencapaciteit op elkaar af te stemmen om het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer beter te laten functioneren.
- (20) Er moet een procedure worden opgesteld die een lidstaat moet volgen wanneer hij besluit de kwalificatie van een gecoördineerde luchthaven of een luchthaven met dienstregeling-bemiddeling te wijzigen in, respectievelijk, luchthaven met dienstregelingbemiddeling of luchthaven zonder status.
- (21) De geldigheidsduur van een reeks slots moet worden beperkt tot de dienstregelingsperiode waarvoor de reeks wordt toegekend. De prioriteit voor de toekenning van een reeks slots, zelfs historische, moet gebaseerd zijn op de toekenning of bevestiging door de coördinator.
- (22) In welbepaalde omstandigheden moet er worden voorzien in bijzondere bepalingen voor de handhaving van adequate binnenlandse luchtdiensten naar regio's van de betrokken lidstaat of lidstaten wanneer een openbardienstverplichting is opgelegd.

- (23) Uit ervaring is gebleken dat lokale regels geen nut hebben; met milieuaspecten kan immers rekening worden gehouden in de coördinatieparameters en de bediening van regio's kan volledig worden gegarandeerd door middel van openbaardienstverplichtingen. Bovendien kan niet worden uitgesloten dat dergelijke regels tot discriminatie bij de toekenning van slots leiden. Daarom moet de mogelijkheid om gebruik te maken van lokale regels worden beperkt. Alle technische, operationele, prestatie- en milieuaspecten waarmee de coördinatoren of bemiddelaars rekening moeten houden, moeten in de coördinatieparameters worden gedefinieerd. Lokale regels blijven aldus beperkt tot het toezicht op het gebruik van slots en op de mogelijkheid om de lengte van een reeks slots te beperken in de gevallen waarin deze verordening voorziet. Om een betere benutting van de luchthavencapaciteit te bevorderen, moeten twee basisbeginselen voor de toekenning van slots worden versterkt, namelijk de definitie van een reeks slots en de berekening van historische slots. Tegelijkertijd moet de flexibiliteit die aan luchtvaartmaatschappijen wordt toegestaan, beter worden omkaderd om verstoringen van de toepassing van deze verordening in de verschillende lidstaten te vermijden. Derhalve moet een betere benutting van de luchthavencapaciteit worden aangemoedigd.
- (24) Om luchtvaartmaatschappijen de kans te geven zich aan te passen aan dwingende nood-situaties die gevolgen hebben voor een groot gedeelte van de dienstregelingsperiode, zoals een sterke terugval van het verkeer of een economische crisis die ernstige gevolgen heeft voor de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen, moet de Commissie de toestemming krijgen om noodmaatregelen vast te stellen om te garanderen dat de op gecoördineerde luchthavens te nemen maatregelen onderling consistent zijn. In het kader van deze maatregelen kunnen luchtvaartmaatschappijen hun prioriteit behouden bij de toekenning van dezelfde reeksen voor de volgende dienstregelingsperiode, zelfs als zij het minimumgebruik van 85% niet hebben gehaald.
- (25) De rol van het coördinatiecomité moet op twee punten worden versterkt. Ten eerste moeten de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende instantie worden uitgenodigd om de vergaderingen van het comité bij te wonen. Ten tweede zou het coördinatiecomité onder meer tot taak kunnen krijgen de coördinator en/of de lidstaat voorstellen te doen of advies te verstrekken over alle kwesties op het gebied van luchthavencapaciteit, met name die welke verband houden met de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer. Het comité moet ook advies kunnen uitbrengen aan het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende instantie over het verband tussen de coördinatieparameters en de cruciale prestatie-indicatoren die worden voorgesteld aan de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

- (26) De ervaring wijst uit dat een groot aantal slots te laat opnieuw in de pool worden gestopt om opnieuw nuttig te kunnen worden toegekend. Het beheersorgaan van de luchthaven moet derhalve worden aangespoord om gebruik te maken van het systeem van luchthavenheffingen om een ontradend effect te hebben op dit soort gedrag. Als het beheersorgaan gebruik maakt van dit systeem mag het echter geen ontmoedigend effect hebben op luchtvaartmaatschappijen die zich op de markt willen begeven of diensten willen ontwikkelen.
- (27) Het is wenselijk dat derde landen de luchtvaartmaatschappijen van de Unie een gelijkwaardige behandeling geven.
- (28) De toepassing van deze verordening mag geen afbreuk doen aan de mededingingsregels van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, inzonderheid de artikelen 101, 102 en 106.
- (29) [...].⁷
- (30) Teneinde de methoden voor het opstellen van een studie over de capaciteit en de vraag vast te stellen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van [inhoud en toepassingsgebied]. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau.
- (31) De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

⁷ De manier waarop de kwestie Gibraltar in de tekst zal worden verwerkt, is afhankelijk van het resultaat van de besprekingen tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

- (32) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden te worden toegekend. Die uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren⁸.
- (33) Voor het vaststellen van uitvoeringshandelingen betreffende de instelling van een Europese coördinator, het model voor het jaarlijkse activiteitenverslag van de coördinator en van de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en het besluit dat een of meer lidstaten maatregelen moeten nemen om een einde te stellen aan de discriminerende houding van een derde land tegenover luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, moet de onderzoeksprocedure worden toegepast.
- (34) In gerechtvaardigde gevallen die te maken hebben met de noodzaak om historische slots voort te zetten, moet de Commissie overeenkomstig de onderzoeksprocedure onmiddellijk toepasselijke uitvoeringshandelingen vaststellen wanneer dit om dwingende urgente redenen vereist is.
- (35) Deze verordening moet na een bepaalde toepassingsperiode opnieuw worden bezien om te beoordelen hoe zij functioneert,
- (36) Aangezien de doelstelling van deze verordening – namelijk een homogener toepassing van de Uniewetgeving inzake slots – niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en gezien de grensoverschrijdende dimensie van het luchtvervoer beter op uniaal niveau kan worden bereikt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken,

⁸ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Toepassingsgebied en definities

Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op luchthavens in de Unie.
2. [...] ⁹

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) "slot": door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om, op een welbepaalde datum en op een welbepaald tijdstip zoals overeenkomstig deze verordening door een coördinator toegewezen, gebruik te maken van de gehele luchthaveninfrastructuur die nodig is voor de aankomst of het vertrek van een op een gecoördineerde luchthaven geëxploiteerde luchtdienst ¹⁰;

⁹ De manier waarop de kwestie Gibraltar in de tekst zal worden verwerkt, is afhankelijk van het resultaat van de besprekingen tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

¹⁰ Het voorzitterschap vestigt er de aandacht op dat "*luchtdienst*" niet hier wordt gedefinieerd, maar wel in artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, waar het algemene luchtvaart uitsluit.

2) "nieuwe gegadigde":

- a) een luchtvaartmaatschappij die, als onderdeel van een reeks slots, voor een bepaalde dag om een slot op een luchthaven verzoekt, indien deze luchtvaartmaatschappij, als haar verzoek wordt aanvaard, op die luchthaven op die dag minder dan vijf slots ter beschikking heeft; of
- b) een luchtvaartmaatschappij die om een reeks slots verzoekt voor een rechtstreekse geregelde passagiersdienst tussen twee luchthavens in de Unie, indien ten hoogste twee andere luchtvaartmaatschappijen op die dag dezelfde rechtstreekse geregelde dienst tussen die luchthavens onderhouden, en indien deze luchtvaartmaatschappij, als haar verzoek wordt aanvaard, voor die rechtstreekse dienst op die luchthaven op die dag desondanks minder dan negen slots ter beschikking heeft.

Een luchtvaartmaatschappij die samen met haar moederonderneming, haar eigen filialen of de filialen van haar moederonderneming meer dan 10% van alle toegekende slots op de betrokken dag op een bepaalde luchthaven bezit, wordt niet als nieuwe gegadigde op die luchthaven beschouwd.

[...] (verplaatst naar artikel 10 bis, lid 2 bis)

3) "dienstregelingsperiode": het zomer- of het winterseizoen volgens de in de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen gebezigde indeling, overeenkomstig de richtsnoeren die op mondiale schaal door de luchtvervoerssector zijn vastgesteld;

4) "uniale luchtvaartmaatschappij": een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap¹¹;

4 bis) "bevoegde vergunningverlenende autoriteiten": de autoriteiten als gedefinieerd in artikel 2, punt 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap;

¹¹ PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

- 5) "luchtvaartmaatschappij": een luchtvervoersonderneming die uiterlijk op 15 januari een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning voor het volgende zomerseizoen of uiterlijk op 15 augustus een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning voor het volgende winterseizoen bezit, en waarbij
- voor de toepassing van de artikelen 6, 9, 10, 11 en 13, de definitie van luchtvaartmaatschappij maatschappijen uit de zakelijke luchtvaart omvat, en
 - voor de toepassing van de artikelen 5, 7, 17 en 18, de definitie van luchtvaartmaatschappij alle burgerluchtvaartmaatschappijen omvat;
- 6) "groep luchtvaartmaatschappijen": twee of meer luchtvaartmaatschappijen die samen gezamenlijke diensten of diensten op basis van een franchiseregeling of codesharing verrichten om een bepaalde luchtdienst uit te voeren;
- 7) "verlener van luchtvaartnavigatiediensten": elke verlener van luchtvaartnavigatiediensten in de zin van artikel 2, punt 5, van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim¹²;
- 8) "verlener van grondaafhandelingsdiensten": elke verlener van grondaafhandelingsdiensten in de zin van artikel [...] van Verordening nr. [...] (inzake grondaafhandelingsdiensten), of elke luchthavengebruiker in de zin van artikel [...] van Verordening nr. [...] (inzake grondaafhandelingsdiensten) die doet aan zelfafhandeling in de zin van artikel [...] van Verordening nr. [...] (inzake grondaafhandelingsdiensten);
- 9) [...];

¹² PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

- 10) "luchthaven met dienstregelingbemiddeling": een luchthaven waar op sommige tijden van de dag, de week of het jaar congestie kan ontstaan die waarschijnlijk kan worden opgelost door vrijwillige samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en waar een bemiddelaar inzake de dienstregelingen is aangesteld om de diensten van luchtvaartmaatschappijen die op die luchthaven vluchten uitvoeren of willen uitvoeren, te faciliteren;
- 11) "gecoördineerde luchthaven": elke luchthaven waar een luchtvaartmaatschappij of andere exploitant van vliegtuigen voor de aankomst of het vertrek van een luchtvaartdienst moet beschikken over een door een coördinator toegewezen slot, met uitzondering van overheidsvluchten, noodgevallen¹³ en humanitaire vluchten;
- 12) "luchthavenbeheerder": de instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten, op grond van de uniale en/of nationale wet- of regelgeving of van overeenkomsten de taak heeft de luchthaveninfrastructuur te besturen en te beheren en de activiteiten van de verschillende in de betrokken luchthavens aanwezige ondernemingen te coördineren en te controleren;
- 13) "reeks slots": ten minste vijf slots die voor een dienstregelingsperiode op hetzelfde tijdstip en op dezelfde dag van de week voor opeenvolgende weken zijn aangevraagd en op basis daarvan door de coördinator zijn toegewezen, of, wanneer dat niet mogelijk is, op ongeveer hetzelfde tijdstip zijn toegewezen;
- 14) "zakelijke luchtvaart": de sector van de algemene luchtvaart die betrekking heeft op de exploitatie of het gebruik van vliegtuigen door ondernemingen voor het vervoer van passagiers of goederen als onderdeel van hun bedrijfsvoering; de vluchten zijn over het algemeen niet toegankelijk voor het publiek en de piloten hebben minimaal een geldig bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger met kwalificatie voor het vliegen op instrumenten;

¹³ Cie: er moet duidelijk worden gesteld dat de term "noodgevallen" ("emergencies") alleen betrekking heeft op de noodzaak tot opstijgen of landen in verband met een bepaalde vlucht in een noodsituatie.

- 15) "coördinatieparameters": de beschrijving in operationele termen van alle capaciteit die gedurende elke dienstregelingsperiode op een luchthaven voor de toewijzing van slots of de dienstregelingsbemiddeling beschikbaar is en de operationele regels inzake het gebruik van de capaciteit, waarin alle technische, operationele en milieufactoren, ook in uitzonderlijke omstandigheden, tot uiting komen die de prestaties van de luchthaveninfrastructuur en de verschillende subsystemen beïnvloeden;
- 16) "vluchtplan": specifieke informatie die aan de eenheden van de luchtverkeersdienst wordt verstrekt over een geplande vlucht of een gepland vluchtgedeelte van een luchtvaartuig;
- 17) "geregelde luchtdienst": een reeks vluchten met de kenmerken die gedefinieerd zijn in artikel 2, punt 16, van Verordening (EG) nr. 1008/2008;
- 18) "geprogrammeerde niet-geregelde luchtdienst": een reeks vluchten die geen geregelde luchtdiensten zijn maar die worden uitgevoerd met een dusdanige regelmaat of frequentie dat ze niettemin duidelijk deel uitmaken van een systematische reeks, zelfs indien die vluchten niet altijd dezelfde route bedienen¹⁴;
- 19) "netwerkbeheerder": het orgaan dat is opgericht krachtens artikel 6, lid 6, van Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim¹⁵;
- 20) "prestatiebeoordelingsorgaan": het orgaan dat is opgericht krachtens artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004;
- 21) "nationale toezichthoudende instantie": een of meer organen die door de lidstaten zijn aangewezen of opgericht om dienst te doen als nationale autoriteit overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EG) nr. 549/2004.

¹⁴ Er zal een overweging worden toegevoegd die verduidelijkt dat deze definitie de "zakelijke luchtvaart" omvat: "Niet-geregeld luchtvervoer draagt bij tot de regionale samenhang en mededinging. Wanneer luchtvaartmaatschappijen regelmatig slots hebben gebruikt voor dergelijk vervoer op een luchthaven die binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt, zelfs indien deze slots niet steeds dezelfde routes betreffen, moet prioriteit gegeven worden aan aanvragen voor het voortgezet gebruik van dergelijke slots."

¹⁵ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

Aanwijzing van luchthavens

Artikel 3

Voorwaarden voor luchthavencoördinatie of dienstregelingbemiddeling op een luchthaven

1. De lidstaten zijn niet verplicht een luchthaven als luchthaven met dienstregelingbemiddeling of als gecoördineerde luchthaven aan te wijzen, behoudens overeenkomstig het bepaalde in dit artikel. De lidstaten wijzen een luchthaven uitsluitend als gecoördineerde luchthaven aan overeenkomstig het bepaalde in de leden 3 tot en met 3 quater.
2. Een lidstaat mag evenwel een luchthaven als luchthaven met dienstregelingbemiddeling laten aanwijzen op voorwaarde dat wordt voldaan aan de beginselen transparantie, neutraliteit en non-discriminatie.
3. De verantwoordelijke lidstaat zorgt ervoor dat op een luchthaven die niet is aangewezen of op een luchthaven met dienstregelingbemiddeling door de luchthavenbeheerder of door een andere bevoegde instantie een grondige analyse van de capaciteit en de vraag wordt uitgevoerd wanneer die lidstaat dat noodzakelijk acht, dan wel binnen één jaar:
 - (i) naar aanleiding van een schriftelijk verzoek van luchtvaartmaatschappijen die meer dan de helft van de diensten op een luchthaven verzorgen of van de luchthavenbeheerder, wanneer zij van oordeel zijn dat de capaciteit voor de bestaande of geplande diensten tijdens sommige perioden ontoereikend is; of
 - (ii) op verzoek van de Commissie, met name wanneer nieuwe gegadigden ernstige problemen ondervinden bij het verwerven van aankomst- en vertrekmogelijkheden op de betrokken luchthaven of wanneer de netwerkbeheerder motiveert dat dit nodig is om de samenhang tussen het operationeel plan van de luchthaven en het operationeel netwerkplan te garanderen, overeenkomstig artikel 6, lid 7, van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer ¹⁶.

¹⁶ PBL 185 van 15.7.2011, blz. 1.

3 bis. In deze analyse worden, rekening houdende met de op die luchthaven geldende milieueisen, de capaciteitstekorten geanalyseerd. Hierbij worden de mogelijkheden onderzocht om deze tekorten te verhelpen door nieuwe of gewijzigde infrastructuur, exploitatiewijzigingen of eventuele andere aanpassingen en wordt de voor het oplossen van de problemen benodigde termijn vastgesteld.

3 ter. De analyse berust op richtsnoeren¹⁷ die door Commissie worden vastgesteld bij uitvoeringshandelingen¹⁸. De richtsnoeren beperken zich tot categorieën van te gebruiken gegevens en instrumenten, en nemen de verschillende planningbehoefte in verband met de in lid 7 bedoelde bijzondere gebeurtenissen in aanmerking. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Tot de inwerkingtreding van de in dit lid bedoelde handeling berust de analyse op algemeen erkende methoden.

3 quater. De lidstaat ziet erop toe dat de analyse wordt geactualiseerd wanneer een beroep is gedaan op lid 6, wanneer er op de luchthaven veranderingen met ingrijpende gevolgen voor de capaciteit en het gebruik daarvan plaatsvinden of, in voorkomend geval, op verzoek van het coördinatiecomité. Zowel de analyse als de gevolgde methode wordt ter beschikking gesteld van de partijen die om de analyse hebben verzocht en, op verzoek, van andere belanghebbenden. De analyse wordt tegelijkertijd aan de Commissie meegedeeld.

4. Aan de hand van de analyse pleegt de lidstaat overleg over de capaciteitssituatie op de luchthaven met de luchthavenbeheerder, de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven gebruik maken, de organisaties die hen vertegenwoordigen, vertegenwoordigers van de algemene luchtvaart die regelmatig van de luchthaven gebruik maken, de luchtverkeersleidingsautoriteiten en, in voorkomend geval, de coördinator en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen.

5. [...]. *(verplaatst naar artikel 3, lid 10 bis)*

¹⁷ Er zal een overweging worden toegevoegd teneinde te verduidelijken dat de richtsnoeren niet-bindende rechtsinstrumenten zijn.

¹⁸ Cie: voorbehoud bij de vervanging van gedelegeerde handelingen door uitvoeringshandelingen, en bij de term "richtsnoeren".

6. Indien zich op grond van de in lid 3 bedoelde analyse tijdens ten minste één dienstregelingsperiode capaciteitsproblemen voordoen, zorgt de lidstaat ervoor dat de luchthaven voor de relevante perioden alleen als gecoördineerd wordt aangewezen wanneer
- a) de tekorten van dien aard zijn dat ernstige vertragingen op de luchthaven niet kunnen worden vermeden, en/of de overeenkomstig lid 3 bis bepaalde capaciteit niet volstaat om aan de effectieve of verwachte vraag te voldoen, en
 - b) er geen mogelijkheden zijn om deze problemen op korte termijn op te lossen¹⁹.
7. In afwijking van lid 6 kunnen de lidstaten in uitzonderlijke omstandigheden, zoals bijzondere gebeurtenissen, een luchthaven voor een passende periode als gecoördineerde luchthaven aanwijzen. Die periode kan korter zijn dan een dienstregelingsperiode.
- 7 bis. In afwijking van de leden 3, 4, 6 en 10 bis kan een lidstaat²⁰ in noodsituaties de getroffen luchthavens voor de betrokken periode, die korter kan zijn dan een dienstregelingsperiode²¹, als gecoördineerde luchthaven aanwijzen.
8. Als uit de geactualiseerde analyse van de capaciteit en de vraag op een gecoördineerde luchthaven of een luchthaven met dienstregelingsbemiddeling blijkt dat de capaciteit van de betrokken luchthaven volstaat om tegemoet te komen aan de effectieve of verwachte bewegingen op die luchthaven, kan de lidstaat, na overleg met de in lid 4 vermelde entiteiten, de status van de luchthaven wijzigen in luchthaven met dienstregelingsbemiddeling of in luchthaven zonder status.
9. [...]

¹⁹ Voorzitterschap: volgende overweging toevoegen om in te spelen op de noodzaak van luchthavencoördinatie na het mislukken van dienstregelingsbemiddeling: "*Mislukte pogingen tot het oplossen van capaciteitsproblemen op luchthavens met dienstregelingsbemiddeling door middel van vrijwillige aanpassingen van de dienstregelingen, met name door onbevredigende medewerking van luchtvaartmaatschappijen, dienen te worden beschouwd als een van de redenen om een dergelijke luchthaven als gecoördineerde luchthaven aan te wijzen.*"

²⁰ BE stelt voor om de volgende tekst opnieuw op te nemen: "*of een door de lidstaat aangewezen instantie*".

²¹ Cie stelt voor om de procedures en de bevoegdheid voor coördinatie in noodgevallen vooraf bekend te maken. "De lidstaten zorgen ervoor dat de procedures voor die coördinatie transparant en niet-discriminerend zijn".

10. Wanneer een beslissing wordt genomen uit hoofde van lid 6 of 8, wordt zij uiterlijk op 1 april voor de volgende winterdienstregelingsperiode en uiterlijk op 1 september voor de volgende zomerdienstregelingsperiode door de lidstaat meegedeeld aan de in lid 4 vermelde entiteiten en aan de luchthavencoördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen.

10 bis. Na het advies van de netwerkbeheerder te hebben ingewonnen, kan de Commissie aanbevelingen aan de lidstaten richten over de wijze van vaststelling van de capaciteit in verhouding tot de werkingsbehoeften van het netwerk. *(afkomstig uit artikel 3, lid 5)*

Artikel 4

Coördinatieparameters

1. ²²Op een gecoördineerde luchthaven en, indien de lidstaat dat noodzakelijk acht, op een luchthaven met dienstregelingsbemiddeling draagt de verantwoordelijke lidstaat er zorg voor dat de coördinatieparameters²³ tijdig tweemaal per jaar worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden. Voor gecoördineerde luchthavens en luchthavens met dienstregelingsbemiddeling worden deze beperkingen op zijn minst aan de Commissie meegedeeld wanneer er sedert de vorige analyse **van de vraag en de capaciteit**²⁴ grote veranderingen zijn opgetreden.

Voor het onderzoeken van de beperkingen en het doen van aanbevelingen kan de Commissie worden bijgestaan door de netwerkbeheerder.

²² De volgende nieuwe overweging wordt toegevoegd: "De Commissie kan de lidstaten aanbevelingen doen overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van deze verordening. Deze aanbevelingen zijn in geen geval bindend voor de lidstaten."

²³ De geschrapte tekst ("*met inbegrip van passende coördinatie-intervallen*") gaf aan dat bij de vaststelling van de coördinatieparameters ook passende coördinatie-intervallen worden vastgesteld; dit zal in een overweging worden toegelicht.

²⁴ Voorbehoud van Cie bij de nieuwe tekst aan het einde van de eerste alinea. Cie is van oordeel dat de "vorige dienstregelingsperiode" de relevante referentie is.

Voor het vaststellen van de coördinatieparameters wordt uitgegaan van een objectieve analyse van de mogelijkheden om het luchtverkeer te verwerken, rekening houdend met de verschillende types verkeer op de luchthaven, de congestie van het luchtruim die tijdens de coördinatieperiode waarschijnlijk zal optreden en de capaciteitssituatie.

2. Voor gecoördineerde luchthavens worden de bepaling van de parameters en de gevolgde methode alsmede eventuele veranderingen daarin uitvoerig in het coördinatiecomité besproken teneinde de capaciteit en het aantal voor toewijzing beschikbare slots tot het optimale niveau te verhogen, voordat er een definitief besluit over de coördinatieparameters wordt genomen. Alle relevante documenten worden desgevraagd ter beschikking van belanghebbenden gesteld.
3. De vaststelling van de coördinatieparameters doet geen afbreuk aan de verplichting om het transparante, neutrale en niet-discriminerende karakter van de slottoekenning te waarborgen.
4. De lidstaten dragen er zorg voor dat de coördinatieparameters tijdig vóór de eerste aanvraag van slots ter voorbereiding van de planningsconferenties worden meegedeeld aan de coördinator en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen.
5. [...]

Artikel 5

De bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator

1. De lidstaat die verantwoordelijk is voor een luchthaven met dienstregelingbemiddeling of een gecoördineerde luchthaven, benoemt, na raadpleging van de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig gebruik maken van de luchthaven, hun vertegenwoordigende organisaties, de luchthavenbeheerder en het coördinatiecomité, voor zover dit bestaat, een gekwalificeerde natuurlijke of rechtspersoon als bemiddelaar inzake de dienstregelingen respectievelijk luchthavencoördinator. Dezelfde bemiddelaar inzake de dienstregelingen of coördinator kan voor meer dan één luchthaven worden benoemd.

2. De lidstaten stimuleren de nauwe samenwerking tussen de coördinatoren en de bemiddelaars inzake de dienstregelingen, teneinde gemeenschappelijke projecten op uniaal niveau te ontwikkelen, met name inzake de interoperabiliteit van de verschillende door de coördinatoren gebruikte computersystemen, de instelling van een gemeenschappelijke gegevensbank en gemeenschappelijke benaderingen om de dienstverlening van de luchtvaartmaatschappijen efficiënter te maken.
- 2 bis. De Commissie bevordert nauwe samenwerking tussen de coördinatoren en de bemiddelaars inzake de dienstregelingen voor het ontwikkelen van gemeenschappelijke projecten op uniaal niveau en voert overeenkomstig artikel 16, lid 4, overleg met de lidstaten over de geboekte voortgang.
3. De lidstaat die verantwoordelijk is voor een luchthaven met dienstregelingbemiddeling of een gecoördineerde luchthaven, zorgt ervoor dat:
 - a) de coördinator en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen²⁵ hun taken uit hoofde van deze verordening op onafhankelijke, neutrale, niet-discriminerende en transparante wijze vervullen;
 - b) de coördinator in de essentiële functies van zijn coördinatiewerkzaamheid krachtens deze verordening bij het nemen van zijn beslissingen in juridische, functionele en organisatorische zin onafhankelijk is van enige belanghebbende partij, alsmede van de lidstaat en van de organen die vallen onder de bevoegdheid van die staat, waarvan de zeggenschap in dit opzicht beperkt blijft tot het toezicht op de financiering en de wettelijkheid van de werkzaamheden van de coördinator, waarbij:
 - i) uit die juridische onafhankelijkheid voortvloeit dat de essentiële functies van de coördinator uitsluitend kunnen worden toevertrouwd aan een natuurlijke of rechtspersoon die niet tezelfdertijd een dienstverlener is op de luchthaven, de luchthavenbeheerder van de luchthaven, of een op de luchthaven gevestigde luchtvaartmaatschappij en die geen deel uitmaakt van de organisatiestructuren daarvan; en

²⁵ De functionele onafhankelijkheid van de bemiddelaar inzake de dienstregelingen kan wellicht in een overweging verder worden toegelicht.

- ii) de onafhankelijkheid van zijn beslissingen in het kader van zijn essentiële functies en van zijn interne organisatie stoelen op het feit dat hij geen instructies ontvangt van de lidstaat, van de luchthavenbeheerder, van de op die luchthaven actieve dienstverleners of van luchtvaartmaatschappijen.
- c) het systeem voor de financiering van de werkzaamheden van de coördinator van dienst is dat de onafhankelijke status van de coördinator wordt gewaarborgd. Het systeem voor de financiering van de werkzaamheden van de bemiddelaar inzake de dienstregelingen mag niet in strijd zijn met de verplichtingen van de bemiddelaar inzake de dienstregelingen uit hoofde van lid 3, onder a).
- d) [...].

3 bis. De onder c) bedoelde financiering wordt door de luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de gecoördineerde luchthavens en de luchthavens met dienstregelingbemiddeling, en door de betrokken luchthavenbeheerders van die luchthavens gezamenlijk verstrekt, zodat de financiële last op transparante en niet-discriminerende wijze over hen wordt verdeeld, en vermeden wordt dat de financiering hoofdzakelijk afhankelijk is van één partij. Het heffingssysteem wordt gekoppeld aan de totale kosten van de door de coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen verleende diensten²⁶.

De lidstaten kunnen de luchthavenbeheerder **of een andere door de lidstaat aangewezen organisatie** opdragen bij luchtvaartmaatschappijen een bijdrage aan de financiering van de coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen te innen.

De lidstaten dragen er zorg voor dat de coördinator en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen over toereikende financiële, personele, technische en materiële middelen en deskundigheid kunnen beschikken.

²⁶ Er wordt een overweging toegevoegd op basis van de onderstaande tekst: "Indien de coördinator wordt aangesteld voor verscheidene luchthavens in een lidstaat, draagt elke luchtvaartmaatschappij slechts één keer bij, zelfs als zij gebruik maakt van verscheidene luchthavens in dezelfde lidstaat". Voorbehoud van Cie: de huidige formulering van de overweging is niet duidelijk. DE heeft bezwaren tegen deze overweging en stelt de volgende compromistekst voor: "Indien de coördinator wordt aangesteld voor verscheidene luchthavens in een lidstaat, **kan de lidstaat besluiten dat** elke luchtvaartmaatschappij slechts één keer bijdraagt, zelfs als zij gebruik maakt van verscheidene luchthavens in dezelfde lidstaat".

4. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator nemen deel aan alle planningsconferenties van luchtvaartmaatschappijen op internationaal en uniaal niveau, overeenkomstig het recht van de Unie.
5. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen adviseert luchtvaartmaatschappijen en doet aanbevelingen inzake alternatieve aankomst- en/of vertrektijden wanneer het waarschijnlijk is dat er congestie zal optreden.
6. De coördinator is als enige verantwoordelijk voor de toewijzing van slots. Hij wijst de slots in overeenstemming met de bepalingen van deze verordening toe en treft de nodige voorzieningen om slots in dringende gevallen buiten de kantooruren te kunnen toewijzen.
7. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen ziet erop toe dat de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen overeenstemt met de hun aanbevolen dienstregelingen.

De coördinator ziet erop toe dat de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen overeenstemt met de hun toegewezen slots. Deze overeenstemmingscontroles worden uitgevoerd in samenwerking met de luchthavenbeheerder, de luchtverkeersleidingsautoriteiten en de netwerkbeheerder, waarbij rekening wordt gehouden met de tijd en andere voor de betrokken luchthaven relevante parameters.

Alle bemiddelaars inzake de dienstregelingen en coördinatoren werken samen om inconsistenties in de dienstregelingen aan het licht te brengen en sporen de luchtvaartmaatschappijen aan om die op te lossen.

8. Op de vervulling van de functies van de coördinator en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en op het gebruik van hun financiële middelen kunnen voor het lopende jaar en de vijf voorgaande jaren op initiatief van de lidstaat overeenkomstig het nationale recht controles worden verricht. De controles kunnen ook betrekking hebben op voormalige coördinatoren of bemiddelaars inzake de dienstregelingen. De coördinator en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen leggen alle ten behoeve van die controles verlangde documenten, bewijsstukken en gegevens over.

Artikel 6

Transparantie van de activiteiten voor coördinatie en dienstregelingbemiddeling

1. Aan het einde van elke dienstregelingsperiode dient de coördinator en, wanneer de lidstaat dat noodzakelijk acht, de bemiddelaar inzake de dienstregelingen bij de betrokken lidstaten en de Commissie een verslag van de werkzaamheden in waarin de algemene situatie met betrekking tot de toekenning van slots en/of de dienstregelingbemiddeling wordt uiteengezet. In dit verslag wordt met name de toepassing van artikel 9, lid 5, en de artikelen 13 en 18 onderzocht, alsmede eventuele klachten over de toepassing van de artikelen 9, 10 en 10 bis die bij het coördinatiecomité zijn ingediend en de initiatieven die zijn genomen om hiervoor een oplossing te vinden. Het verslag bevat ook de resultaten van de meest recente jaarlijkse²⁷ enquête onder de belanghebbende partijen over de kwaliteit van de door de coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen verleende diensten²⁸. Op aanvraag wordt het verslag megedeeld aan de belanghebbende partijen bedoeld in artikel 3, lid 4.
2. De Commissie kan een richtsnoer²⁹ vaststellen voor het activiteitenverslag en de enquête die zijn vermeld in lid 1. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
3. De coördinator houdt een elektronische en gratis toegankelijke gegevensbank bij met de volgende informatie:
 - a) de historische slots per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken;
 - b) de aangevraagde slots per luchtvaartmaatschappij en in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

²⁷ NL stelt voor om "jaarlijkse" te schrappen, omdat het niet nodig is jaarlijks een enquête te houden en de administratieve lasten daardoor toenemen.

²⁸ In een overweging zal worden toegelicht dat het verslag aan het einde van elke dienstregelingsperiode moet worden ingediend; de enquête moet jaarlijks worden verricht. Cie brengt in herinnering dat het model voor het verslag bindend moet zijn, zodat de informatie betreffende de verschillende coördinatoren kan worden vergeleken.

²⁹ Cie: voorbehoud bij de term "richtsnoer" ("guidance document").

- c) alle toegewezen slots en nog niet afgehandelde aanvragen voor slots per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;
- d) de nog beschikbare slots, waarbij voor zover mogelijk de beschikbaarheid is vermeld in verhouding tot elk type beperking dat in de coördinatieparameters is verdisconteerd. De gegevensbank moet de luchtvaartmaatschappijen in staat stellen een raming te maken van de beschikbare slots die overeenstemmen met hun behoeften;
- e) de overgedragen of uitgewisselde slots, waarbij de identiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappijen is vermeld en is aangegeven of de overdracht of uitwisseling tegen een financiële of ander vergoeding heeft plaatsgevonden. Elk jaar worden door de betrokken coördinator geaggregeerde gegevens over de financiële vergoedingen gepubliceerd;
- f) alle details over de coördinatieparameters.

³⁰ Deze informatie is uitsluitend toegankelijk voor de lidstaten, de netwerkbeheerder, de coördinatoren, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de Commissie, luchtvaartmaatschappijen³¹ en de betrokken luchthavenbeheerder.

Deze gegevens worden periodiek geactualiseerd³².

³⁰ Cie geeft de voorkeur aan "belanghebbende partijen" als bedoeld in artikel 6, lid 8, van de deze verordening. NL stelt de volgende formulering voor: "Deze informatie is toegankelijk voor de lidstaten, de netwerkbeheerder, de coördinatoren, **de bemiddelaars inzake de dienstregeling**, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de Europese Commissie, luchtvaartmaatschappijen en de betrokken luchthavenbeheerder. **Alle niet-vertrouwelijke informatie is beschikbaar voor alle belanghebbende partijen.**"

³¹ Cie: voorbehoud bij de term "*luchtvaartmaatschappijen*". Cie is van oordeel dat die term moet worden vervangen door "*exploitanten van vliegtuigen*", zodat alle exploitanten over de nodige informatie beschikken om slots aan te vragen.

³² Cie: voorbehoud bij de schrapping van de laatste zin.

4. De coördinator zorgt ervoor dat de relevante³³ gegevens worden bijgehouden en toegankelijk zijn gedurende minstens vijf opeenvolgende overeenkomstige dienstregelingsperioden, en onverwijld en kosteloos worden overgedragen aan de coördinator die hem opvolgt op de betrokken luchthaven.
5. Wanneer er relevante, algemeen aanvaarde normen voor het formaat van de informatie over de dienstregelingen beschikbaar zijn, passen de bemiddelaar inzake de dienstregelingen, de coördinator en de luchtvaartmaatschappijen die toe, op voorwaarde dat zij in overeenstemming zijn met het uniale recht.

Artikel 7

Informatie voor de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator

1. Luchtvaartmaatschappijen die op een luchthaven met dienstregelingsbemiddeling of een volledig gecoördineerde luchthaven diensten exploiteren of voornemens zijn dat te doen, verstrekken de bemiddelaar inzake de dienstregelingen of de coördinator alle door hem gevraagde relevante informatie. Wanneer er een wijziging optreedt in deze informatie, stellen de luchtvaartmaatschappijen de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator zo snel mogelijk van die wijziging in kennis. Alle relevante informatie wordt verstrekt in de vorm en binnen de termijn³⁴ die door de bemiddelaar inzake de dienstregelingen of de coördinator zijn opgegeven. Met name deelt een luchtvaartmaatschappij de coördinator op het tijdstip van het verzoek om toewijzing mee of zij wat de aangevraagde slots betreft in aanmerking komt voor de status van nieuwe gegadigde in de zin van artikel 2, punt 2, en doet zij opgave van elke aandeelhoudersband met andere luchtvaartmaatschappijen die op die luchthaven diensten exploiteren.

³³ Er wordt een overweging toegevoegd over de beschikbaarheid van coördinatiegegevens op basis van de onderstaande tekst: "De lijst van historische slots en de gegevens uit het coördinatiebestand op welbepaalde data, met name op de (uiterste datum voor) de eerste aanvraag (van slots), op de uiterste data voor de teruggave van slots (15/9 en 15/1), op 31 januari, op 31 augustus en aan het begin en het einde van elke dienstregelingsperiode."

³⁴ NL stelt de volgende formulering voor: "*op basis van de internationale normen en praktijken van de sector, en verder zoals opgegeven door de bemiddelaar inzake de dienstregelingen of de coördinator.*"

- 1 bis. Voor enige andere luchthaven die niet speciaal is aangewezen, kunnen de lidstaten voorschrijven dat de luchtvaartmaatschappijen die diensten op de luchthaven exploiteren of voornemens zijn te exploiteren, de luchthavenbeheerder, de verleners van grondafhandelingsdiensten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aan een coördinator of een bemiddelaar inzake de dienstregelingen³⁵ tijdig alle informatie over geplande diensten van luchtvaartmaatschappijen verstrekken waarover zij beschikken. In die gevallen verstrekt de luchthavenbeheerder tevens informatie over de beschikbare capaciteit.
- 1 ter. Met het oog op het toezicht op het gebruik van slots verstrekt de luchthavenbeheerder, voor alle andere luchthavens die niet speciaal zijn aangewezen, op verzoek van een coördinator informatie waarover deze beheerder beschikt, over geplande diensten van een luchtvaartmaatschappij.
- 1 quater. Op een gemotiveerd verzoek van de netwerkbeheerder verstrekken de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator hem de in de leden 1 en 1 bis bedoelde relevante informatie waarover zij beschikken.
2. Als een luchtvaartmaatschappij de in lid 1 bedoelde informatie niet verstrekt neemt de coördinator, tenzij de maatschappij op overtuigende wijze kan aantonen dat er verzachtende omstandigheden zijn, of zij onjuiste of misleidende informatie verstrekt, de slotaanvraag of aanvragen van die luchtvaartmaatschappij waarop de ontbrekende, onjuiste of misleidende informatie betrekking heeft, niet in overweging. De coördinator trekt de reeds toegekende slots of reeksen slots in en/of beveelt het bevoegde orgaan aan om overeenkomstig het nationale recht sancties toe te passen. De coördinator stelt de betrokken luchtvaartmaatschappij in de gelegenheid opmerkingen te maken.
3. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen of de coördinator, de luchthavenbeheerder, de luchtverkeersleidingsautoriteiten en de netwerkbeheerder wisselen alle voor de uitvoering van hun onderscheiden taken vereiste informatie uit, waaronder vluchtgegevens en slots, met name om de toepassing van artikel 17 te garanderen.

³⁵ NL stelt voor om de woorden "een coördinator of een bemiddelaar inzake de dienstregelingen" te vervangen door de woorden "de netwerkbeheerder".

Coördinatiecomité

1. Op een gecoördineerde luchthaven zorgt de verantwoordelijke lidstaat ervoor dat er een coördinatiecomité wordt ingesteld. Hetzelfde coördinatiecomité mag voor meer dan één luchthaven worden aangewezen. Het lidmaatschap van dit comité staat op zijn minst open voor de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven(s) gebruikmaken, hun vertegenwoordigende organisaties, de betrokken luchthavenbeheerder, de betrokken luchtverkeersleidingsautoriteiten en vertegenwoordigers van de algemene luchtvaart die regelmatig gebruikmaken van de luchthaven.

De taken van het coördinatiecomité zijn:

- a) de coördinator en/of de lidstaat voorstellen doen of adviseren inzake:
 - i) mogelijkheden om de capaciteit van de luchthaven, welke overeenkomstig artikel 3 is bepaald, te vergroten of beter te gebruiken;
 - ii) overeenkomstig artikel 4 te bepalen coördinatieparameters;
 - iii) methoden om het gebruik van de toegewezen slots te controleren;
 - iv) lokale richtsnoeren zoals bepaald in lid 4;
 - v) de factoren die van invloed zijn op de verkeerssituatie op de betrokken luchthaven;
 - vi) ernstige problemen die nieuwe gegadigden ondervinden als bedoeld in artikel 10 bis, lid 6;
 - vii) alle kwesties die te maken hebben met de capaciteit van de luchthaven, met name kwesties die verband houden met de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de werking van het netwerk;

- viii) het verband tussen de coördinatieparameters en de prestatiekernindicatoren in de zin van artikel 2, onder d), van Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten³⁶.

[...] ³⁷

b) [...]

c) tussen alle betrokkenen bemiddelen inzake klachten over de toewijzing van slots overeenkomstig artikel 19.

2. Op de vergaderingen van het coördinatiecomité worden vertegenwoordigers van de lidstaat, de coördinator, de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende instantie van de lidstaat als waarnemers uitgenodigd. In terdege gerechtvaardigde situaties mag de Commissie op verzoek als waarnemer deelnemen aan deze vergaderingen.
3. Het coördinatiecomité stelt een schriftelijk reglement van orde vast met regels voor onder meer deelname, verkiezingen, regelmaat van de vergaderingen en gebruikte taal c.q. talen. [...] *(laatste zin verplaatst naar lid 5)*
4. Elk lid van het coördinatiecomité, een lidstaat of een coördinator kan lokale richtsnoeren voorstellen. Het coördinatiecomité bespreekt de voorgestelde lokale richtsnoeren en brengt een advies uit. Wanneer een lidstaat dat advies heeft ontvangen, kan hij de betrokken lokale richtsnoeren goedkeuren, op voorwaarde dat de lidstaat deze ter kennis van de Commissie heeft gebracht en de Commissie binnen drie maanden na de kennisgeving geen bezwaar heeft gemaakt.

³⁶ PBL 201 van 3.8.2010, blz. 1.

³⁷ Cie: voorbehoud bij de schrapping van deze zin. Cie is van oordeel dat de zin behouden moet blijven, met de toevoeging van "*in voorkomend geval*" aan het begin, teneinde te zorgen voor samenhang met artikel 3, lid 3 quater.

- [...] ³⁸

5. Aan de betrokken lidstaat wordt een verslag van de discussies in het coördinatiecomité voorgelegd met een indicatie van de onderscheiden standpunten binnen het comité. Dit verslag wordt ook meegegeed aan het prestatiebeoordelingsorgaan en de netwerkbeheerder.
(afkomstig uit lid 3)

Toekenning van slots

Artikel 9

Slotpool

1. De coördinator vormt een pool die alle slots bevat. De gehele nieuwe slotcapaciteit die door een lidstaat overeenkomstig artikel 4 is vastgesteld, wordt in de pool geplaatst. Alle reeksen slots die voldoen aan de voorwaarden van artikel 10, lid 2, worden eveneens in de pool geplaatst, en daarbij wordt aangegeven welke luchtvaartmaatschappijen recht hebben op het gebruik van die reeksen slots³⁹.

- 1 bis. Reeksen slots worden uit de slotpool toegewezen voor de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn aangevraagd. Na afloop van deze dienstregelingsperiode keren zij terug in de slotpool.
(afkomstig uit artikel 10, lid 1).

³⁸ UK: voorbehoud bij de schrapping van deze twee alinea's. Cie is van oordeel dat de vereisten voor de thans geldende voorschriften moeten worden verduidelijkt.

³⁹ Cie stelt voor om "recht hebben op het gebruik van die reeksen slots" te vervangen door "toestemming hebben verkregen om die reeksen slots te gebruiken".

2. Onverminderd artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 en artikel 12 van deze verordening worden in de pool opgenomen slots overeenkomstig de artikelen 10 en 10 bis over luchtvaartmaatschappijen verdeeld.

40

3. Wanneer niet alle aanvragen voor slots van de betrokken luchtvaartmaatschappijen kunnen worden gehonoreerd, wordt onverminderd artikel 10, lid 2, voorrang verleend aan commerciële luchtdiensten, inzonderheid aan geregelde luchtdiensten en geplande niet-geregelde luchtdiensten. In geval van concurrerende aanvragen binnen dezelfde dienstencategorie wordt prioriteit gegeven aan diensten die gedurende het hele jaar worden uitgevoerd. *(opnieuw overgeheveld uit artikel 10 bis)*
4. [...] *(verplaatst naar artikel 10 bis)*
5. In geval van diensten die worden geëxploiteerd door een groep luchtvaartmaatschappijen kan slechts een van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen een aanvraag voor de benodigde slots indienen. De luchtvaartmaatschappij die een dergelijke dienst exploiteert is verantwoordelijk voor het voldoen aan de exploitatiecriteria om de in artikel 10, lid 2, bedoelde voorrang te genieten.

Slots die aan een van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen zijn toegewezen, kunnen door een of meer andere luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van een groep luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt, op voorwaarde dat de identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij waaraan de slots zijn toegewezen voor coördinatie- en monitoringdoeleinden voor de gezamenlijke vlucht gehandhaafd blijft. Daartoe deelt de luchtvaartmaatschappij aan de coördinator mee van welke groep luchtvaartmaatschappijen zij deel uitmaakt. Wanneer dergelijke vluchten worden stopgezet, blijven de daarvoor gebruikte slots bij de luchtvaartmaatschappij waaraan zij oorspronkelijk waren toegewezen. Deze activiteiten worden door de luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van de groep meegedeeld aan de coördinator en kunnen pas van start gaan na uitdrukkelijke bevestiging van de coördinator.

⁴⁰ IT: nieuw lid toevoegen: "Slots die in de pool worden geplaatst, kunnen door een lidstaat worden gereserveerd overeenkomstig artikel 12 van deze verordening, vóór de toekenning van historische slots".

Een nieuwe gegadigde die deel uitmaakt van een groep luchtvaartmaatschappijen krijgt voor ten minste twee overeenkomstige dienstregelingsperioden geen toestemming om het gebruik van haar slots door te geven aan andere luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van die groep.

Wanneer een reeks slots die aan een luchtvaartmaatschappij is toegekend, door een andere luchtvaartmaatschappij wordt gebruikt op een wijze die niet met de voorwaarden van deze alinea strookt, trekt de coördinator de reeks in⁴¹ en plaatst hij ze weer in de pool, na de betrokken luchtvaartmaatschappijen te hebben gehoord.

6. [...] (*verplaatst naar artikel 10 bis*)

7. Indien niet aan een aanvraag voor een slot kan worden voldaan, geeft de coördinator de betrokken luchtvaartmaatschappij hiervan de redenen op en deelt hij tevens het beste alternatieve beschikbare slot mee. (*opnieuw overgeheveld uit artikel 10 bis*)

8. De coördinator houdt tevens rekening met:

- de voor de hele Unie of wereldwijd door de luchtvervoerssector opgestelde aanvullende regels en richtsnoeren; en
- lokale richtsnoeren zoals bepaald in artikel 8, lid 4;

[...] ⁴²

⁴¹ DE, gesteund door FR: "*trekt de coördinator de reeks in en plaatst hij ze weer in de pool*" vervangen door "*kan de coördinator de reeks intrekken en weer in de pool plaatsen*". Als alternatieve oplossing stelt DE, gesteund door NL, de volgende toevoeging voor: "*of kan hij aanbevelen dat de bevoegde nationale autoriteit sancties oplegt*" Cie: voorbehoud bij de voorstellen van DE, FR en NL.

⁴² Cie: voorbehoud bij de schrapping van deze alinea: "Lokale richtsnoeren mogen alleen betrekking hebben op het toezicht op het gebruik van slots of op wijzigingen van de definitie van de reeks slots teneinde de duur ervan te beperken tot minder dan 10 slots voor de winterdienstregelingsperiode of minder dan 15 slots voor de zomerdienstregelingsperiode, maar in geen geval tot minder dan 5 slots. De beperking van de lengte van de reeks slots is alleen van toepassing op luchthavens met grote seizoensschommelingen in de vraag naar luchtdiensten."

9. Naast de geplande toewijzing van slots voor de dienstregelingsperiode poogt de coördinator te voldoen aan afzonderlijke slotaanvragen die op korte termijn worden ingediend voor elk soort luchtvaart. Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van de na de verdeling onder de gegadigde luchtvaartmaatschappijen resterende slots in de pool en van op korte termijn beschikbaar komende slots.

Artikel 10

Historische slots

1. [...] (*verplaatst naar artikel 9, lid 1 bis*)
2. Onverminderd de artikelen 7, 13 en 18 heeft een luchtvaartmaatschappij recht⁴³ op de toekenning van dezelfde reeks slots tijdens de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode als zij daartoe een aanvraag indient binnen de in artikel 7, lid 1, vermelde termijn, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - a) door deze luchtvaartmaatschappij is dezelfde reeks slots voor de uitvoering van geregelde en geplande niet-geregelde luchtdiensten gebruikt; en
 - b) de luchtvaartmaatschappij kan ten genoegen van de coördinator aantonen dat zij de door de coördinator toegewezen slots in kwestie voor ten minste 80%⁴⁴ van de tijd heeft geëxploiteerd in de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn toegewezen.
3. Wijziging van de tijden van reeksen slots voordat de resterende slots uit de slotpool als bedoeld in artikel 10 bis worden toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, wordt alleen toegestaan om operationele redenen, zoals wijzigingen van het gebruikte type luchtvaartuig of van de door de luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde verbinding of indien de slottijden⁴⁵ zijn verbeterd ten opzichte van de aanvankelijk aangevraagde tijden. Een dergelijke wijziging wordt van kracht na uitdrukkelijke bevestiging door de coördinator.

⁴³ Cie stelt voor om "heeft een luchtvaartmaatschappij recht op de toekenning van dezelfde reeks slots" te vervangen door "krijgt een luchtvaartmaatschappij toestemming dezelfde reeks slots te gebruiken".

⁴⁴ Cie: voorbehoud bij de schrapping van 85%.

⁴⁵ Cie: voorbehoud bij de schrapping van "van nieuwe gegadigden".

4. Slots uit de specifieke reeks slots die vóór 31 januari aan een luchtvaartmaatschappij zijn toegewezen voor de volgende zomerdienstregelingsperiode of vóór 31 augustus voor de volgende winterdienstregelingsperiode, maar die vóór die data aan de coördinator worden teruggegeven om opnieuw te worden toegewezen, tellen voor de berekening van het gebruik niet mee mits de slots die toegekend blijven een **herkenbaar deel van een**⁴⁶ reeks vormen.

4 bis. Slots waarvoor de luchtvaartmaatschappij heeft gemeld dat ze vanwege⁴⁷ een feestdag zijn geannuleerd en die vóór de in het vorige lid vermelde data aan de coördinator worden teruggegeven, worden in de reeks slots voor het volgende seizoen opgenomen zonder dat het feit dat ze niet zijn gebruikt behoeft te worden gerechtvaardigd.

De Commissie zal volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure een geconsolideerde lijst van feestdagen vaststellen en bekendmaken, die door de coördinatoren moet worden aanvaard⁴⁸.

5. Indien niet kan worden aangetoond dat de reeks slots voor 80%⁴⁹ is gebruikt, wordt de in lid 2 vermelde voorrang niet toegekend, tenzij voor het feit dat ze niet zijn gebruikt een van de volgende redenen kan worden aangevoerd:

⁴⁶ Cie: voorbehoud bij deze toevoeging.

⁴⁷ Cie: stelt voor om "*dat ze vanwege een feestdag zijn geannuleerd*" te vervangen door "*dat ze zijn geannuleerd omdat ze op een feestdag vallen*".

⁴⁸ Het voorzitterschap wijst op een onverenigbaarheid in de tekst: er wordt verwezen naar de onderzoeksprocedure in artikel 16, lid 2, terwijl in artikel 16, lid 4, onder c), ook reeds wordt verwezen naar feestdagen. Een dergelijke dubbele verwijzing is misleidend, en de delegaties werd verzocht om mee te delen welke procedure hun voorkeur geniet. FR, NL en UK stellen voor lid 4 bis te schrappen.

Cie wijst op de mogelijke administratieve lasten die het gevolg kunnen zijn van het mechanisme waarnaar in dit lid wordt verwezen.

⁴⁹ Cie: voorbehoud bij de schrapping van 85%.

- a) niet te voorziene en onvermijdelijke gevallen⁵⁰ die de luchtvaartmaatschappij niet in de hand heeft en die leiden tot:
- i) het aan de grond houden van het type vliegtuig dat meestal voor de betrokken dienst wordt gebruikt;
 - ii) de volledige of gedeeltelijke sluiting van een luchthaven of luchtruim en de rechtstreekse en onmiddellijke gevolgen daarvan;
 - iii) een ernstige verstoring van de vluchten op de betrokken luchthavens, waaronder de reeksen slots op andere luchthavens⁵¹ die gerelateerd zijn aan routes welke getroffen worden door een dergelijke verstoring, gedurende een aanzienlijk deel van de betrokken dienstregelingsperiode;
- b) een onderbreking van luchtdiensten ten gevolge van acties die erop gericht zijn deze diensten te verstoren, zoals stakingen, waardoor het voor de luchtvaartmaatschappij praktisch en/of technisch onmogelijk wordt om de geplande exploitatie voort te zetten;
- c) ernstige financiële nadelen voor de betrokken uniale luchtvaartmaatschappij, met als gevolg de afgifte van een tijdelijke vergunning door de vergunningverlenende autoriteiten in afwachting van een financiële reorganisatie van de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008;
- d) gerechtelijke procedures over de toepassing van artikel 12 van deze verordening op routes waarvoor openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1008/2008, hetgeen heeft geleid tot de tijdelijke schorsing van de exploitatie van deze routes.

⁵⁰ Later zal een overweging worden toegevoegd waarin wordt verduidelijkt dat die gevallen ook uitzonderlijke weersomstandigheden omvatten.

⁵¹ Cie: voorbehoud bij de schrapping van de zinsnede "van de Unie".

Indien uit hoofde van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij⁵², en van de bijbehorende uitvoeringshandelingen in de Unie aan een luchtvaartmaatschappij een exploitatieverbod wordt opgelegd, kan dit niet worden aanvaard als rechtvaardiging voor het niet gebruiken van een reeks slots in de zin van dit lid.

6. De Commissie onderzoekt op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief de toepassing van lid 5 door de coördinator.

Zij neemt een beslissing binnen twee maanden na ontvangst van een verzoek. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

7. [...]

⁵² PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

Wanneer de in lid 2, onder a) en b), vermelde voorwaarden niet zijn vervuld, kan de Commissie op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat toch beslissen aan de luchtvaartmaatschappijen tijdens de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode voorrang voor dezelfde reeks toe te kennen, indien dit gerechtvaardigd is om dwingende urgente redenen in verband met buitengewone omstandigheden die de toepassing van coherente maatregelen op die luchthavens vergen. De Commissie stelt onverwijld uitvoeringshandelingen vast volgens de procedure van artikel 16, lid 3. De betrokken uitvoeringshandelingen blijven uiterlijk gedurende één dienstregelingsperiode van kracht. De maatregelen van de Commissie kunnen op grond van de kenmerken van de uitzonderlijke omstandigheden in kwestie naar luchthaven en bestemming worden gedifferentieerd.

8. Indien de voorrang voor een in lid 2 bedoelde reeks slots uit hoofde van het uniale recht, met name krachtens de regels van het VWEU inzake luchtvervoer, wordt beperkt of beëindigd, kunnen geen schadeclaims worden ingediend.

Artikel 10 bis

Toekenning van andere slots *(afkomstig uit artikel 9)*

1. [...] *(gehandhaafd in artikel 9)*
2. Onverminderd de toekenning van slots overeenkomstig artikel 10⁵³ wordt 50% van deze slots eerst toegewezen aan nieuwe gegadigden, tenzij hun aanvragen minder dan 50% bedragen. De voorrang voor nieuwe gegadigden geldt tot en met 15 januari voor de volgende dienstregelingsperiode voor het zomerseizoen en tot en met 15 augustus voor de volgende dienstregelingsperiode voor het winterseizoen. Indien evenwel een significant aantal slots beschikbaar komt in dezelfde dienstregelingsperiode, wordt de voorrang voor nieuwe gegadigden in dat geval gerespecteerd. De coördinator behandelt de verzoeken van nieuwe gegadigden en andere luchtvaartmaatschappijen op eerlijke wijze, overeenkomstig de coördinatieperioden van iedere dienstregelingsdag. Aanvragen van nieuwe gegadigden die op grond van artikel 2, punt 2), onder b), in aanmerking komen voor de status van nieuwe gegadigde, hebben voorrang.

⁵³ De toepassing van het percentage van 50% zal in een overweging nader worden toegelicht.

- 2 bis Een luchtvaartmaatschappij die, in de zin van artikel 13, slots heeft overgedragen aan een andere luchtvaartmaatschappij op dezelfde luchthaven, wordt op die luchthaven gedurende een tijdspanne van twee overeenkomstige dienstregelingsperioden niet als nieuwe gegadigde beschouwd, tenzij die luchtvaartmaatschappij toch dezelfde voorrang zou hebben gehad indien zij die slots niet had overgedragen. *(afkomstig uit artikel 2, punt 2)*
3. [...] *(opnieuw overgeheveld naar artikel 9)*
4. Wanneer een nieuwe gegadigde een hem binnen één uur vóór of na de gewenste tijd aangeboden reeks slots niet heeft aanvaard, verliest hij de status van nieuwe gegadigde voor deze reeks tijdens de duur van die dienstregelingsperiode.
5. [...] *(opnieuw overgeheveld naar artikel 9)*
6. Indien er voor nieuwe gegadigden ernstige problemen blijven bestaan, zorgt de lidstaat ervoor dat er een vergadering van het coördinatiecomité wordt belegd om te onderzoeken hoe deze problemen kunnen worden verholpen. De Commissie wordt op deze vergadering uitgenodigd.
7. [...] *(opnieuw overgeheveld naar artikel 9)*
8. [...] *(opnieuw overgeheveld naar artikel 9)*
9. [...] *(opnieuw overgeheveld naar artikel 9)*

Artikel 11
Reservering van slots

1. Op verzoek van de luchthavenbeheerder kan een lidstaat met verantwoordelijkheid voor⁵⁴ een gecoördineerde luchthaven die door de laattijdige teruggave van slots en het niet gebruiken van toegewezen slots met een aanzienlijk en aantoonbaar probleem wordt geconfronteerd, besluiten, in verband met die laattijdige teruggave van slots⁵⁵ door de luchtvaartmaatschappijen aan de in artikel 9 bedoelde pool, luchthavengelden als omschreven in artikel 2, punt 4, van Richtlijn 2009/12 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden⁵⁶ te heffen, en die luchtvaartmaatschappijen aansprakelijk te stellen voor het reserveren van luchthaveninfrastructuur zonder er gebruik van te maken. De lidstaten zien erop toe dat de volgende beginselen worden nageleefd:
- (a) voordat deze beslissing wordt genomen, wordt *mutatis mutandis* de procedure van artikel 6 van Richtlijn 2009/12/EG⁵⁷ gevolgd. Tevens wordt de coördinator geraadpleegd. Voor gecoördineerde luchthavens die niet onder artikel 1, lid 2, van Richtlijn 2009/12/EG vallen, raadpleegt de luchthavenbeheerder het coördinatiecomité en de coördinator;
 - (b) deze beslissing heeft geen invloed op het niet-discriminerende en transparante karakter van de slottoewijzing en van het systeem van luchthavengelden;
 - (c) deze beslissing mag luchtvaartmaatschappijen er niet van weerhouden actief te worden op een markt of diensten te ontwikkelen; luchthavens mogen met een dergelijke beslissing alleen de kosten dekken die zij voor het reserveren van niet-gebruikte luchthavencapaciteit (slots) maken door luchtvaartinfrastructuur en essentiële bijbehorende diensten ter beschikking te stellen, daaronder begrepen de kosten voor onderhoud, exploitatie, beheer en bestuur;

⁵⁴ Cie, CZ en UK: voorbehoud bij de schrapping van "*De luchthavenbeheerder van*" en het voorstel van het voorzitterschap om deze woorden te vervangen door "*Op verzoek van de luchthavenbeheerder kan een lidstaat met verantwoordelijkheid voor* [...]".

⁵⁵ Er zal een overweging worden toegevoegd om uit te leggen dat het beheersorgaan van een gecoördineerde luchthaven het systeem van de luchthavengelden mag gebruiken om het laattijdig teruggeven van slots aan de pool te ontmoedigen.

⁵⁶ PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11.

⁵⁷ PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11.

- (c bis) Deze beslissing strekt er op zichzelf niet toe dat luchtvaartmaatschappijen vergoedingen voor het reserveren van slots vooruit moeten betalen en dient voor de betrokken luchthaven inkomstenneutraal te zijn ;
- (d) luchtvaartmaatschappijen zijn niet aansprakelijk voor:
- (i) het reserveren van luchthaveninfrastructuur zonder er gebruik van te maken voor slots die aan de pool zijn teruggegeven vóór 31 januari voor de volgende zomerdienstregelingsperiode of vóór 31 augustus voor de volgende winterdienstregelingsperiode, noch voor slots waarvoor de luchtvaartmaatschappij heeft gemeld dat ze vanwege een feestdag zijn geannuleerd en die vóór diezelfde data aan de pool zijn teruggegeven, noch voor slots waarvoor het feit dat ze niet zijn gebruikt kan worden gerechtvaardigd op grond van artikel 10, lid 5;
 - (ii) het reserveren van luchthaveninfrastructuur zonder er gebruik van te maken voor slots die aan de pool zijn teruggegeven na 31 januari voor de volgende zomerdienstregelingsperiode of na 31 augustus voor de volgende winterdienstregelingsperiode, en door de coördinator aan een andere luchtvaartmaatschappij zijn toegewezen;
- (e) deze beslissing wordt minstens zes maanden vóór het begin van de betrokken dienstregelingsperiode aan de coördinator, de belanghebbende partijen en de Commissie meegedeeld⁵⁸.
2. De coördinator deelt⁵⁹ alle informatie die het mogelijk maakt de in lid 1 vermelde beslissing ten uitvoer te leggen, aan de luchthavenbeheerder mee.

⁵⁸ Cie stelt voor het volgende nieuwe punt toe te voegen: "*deze beslissing wordt minstens 12 maanden vóór het begin van de betrokken dienstregelingsperiode aan de lidstaat meegedeeld.*"

⁵⁹ DE stelt voor "*De coördinator deelt [...] mee*" te vervangen door "*De coördinator stelt [...] ter beschikking [...] van [...]*".

Openbaredienstverplichtingen

1. Als voor een route overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd, kan een lidstaat op een gecoördineerde luchthaven op zijn grondgebied de voor de voorgenomen diensten op die route vereiste slots reserveren. Indien de gereserveerde slots op de betrokken route niet worden gebruikt, worden die slots met inachtneming van lid 2 ter beschikking gesteld van elke andere luchtvaartmaatschappij die belangstelling heeft om de route te exploiteren overeenkomstig de openbaredienstverplichtingen. Indien andere luchtvaartmaatschappijen geen belangstelling hebben om de route te exploiteren en de betrokken lidstaat geen aanbesteding organiseert overeenkomstig artikel 16, lid 10, artikel 17, leden 3 en 7, en artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, **of de openbaredienstverplichting overeenkomstig artikel 16, lid 11, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 is verstreken**, worden de slots gereserveerd voor een andere route waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden, of worden zij teruggegeven aan de pool [...]
2. Voor het gebruik van de in lid 1 bedoelde slots wordt de aanbestedingsprocedure van artikel 16, lid 10, artikel 17, leden 3 tot en met 7, en artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 gevolgd wanneer meer dan één uniale luchtvaartmaatschappij belangstelling heeft om de route te exploiteren en niet in staat is geweest binnen één uur vóór of na de bij de coördinator aangevraagde tijden slots te verkrijgen.

Mobiliteit van slots

Artikel 13

Overdracht en uitwisseling van slots⁶⁰

1. Onder voorbehoud van de uitdrukkelijke bevestiging van de coördinator, na kennisgeving door een betrokken luchtvaartmaatschappij,⁶¹ kunnen slots:
 - (a) door een luchtvaartmaatschappij worden overgedragen tussen routes of soorten diensten van dezelfde luchtvaartmaatschappij;
 - (b) worden overgedragen tussen twee luchtvaartmaatschappijen, met of zonder financiële of andere vergoeding;
 - (c) tussen luchtvaartmaatschappijen worden uitgewisseld op basis van een slot voor een slot, met of zonder financiële of andere vergoeding⁶².

⁶⁰ EL maakt een voorbehoud bij dit artikel.

⁶¹ DK stelt voor de volgende "*de minimis*"-clausule in te voeren voor de punten b) en c): "*Een slot kan uitsluitend worden overgedragen of uitgewisseld indien er op de betrokken route meer dan twee retourvluchten op dezelfde dag plaatsvinden.*". DE, LV en UK zijn tegen. IT stelt de volgende compromistekst voor: "*Een slot kan uitsluitend worden overgedragen of uitgewisseld indien er op de betrokken route meer dan twee retourvluchten - op dezelfde dag - plaatsvinden tussen een luchthaven in de Unie en een luchthaven die de luchtverbindingen voor een perifeer of ontwikkelingsgebied op zijn grondgebied of op een weinig geëxploiteerde route naar een luchthaven op zijn grondgebied verzorgt, wanneer een dergelijke route van vitaal belang wordt geacht voor de economische en sociale ontwikkeling van de regio die door de luchthaven wordt bediend.*" Cie maakt een voorbehoud bij het voorstel van DK.

⁶² FR, dat wordt gesteund door BG, DE, DK, EL, ES en PT, stelt voor een nieuwe alinea toe te voegen: "*De lidstaten kunnen bepaalde restricties invoeren met betrekking tot de uitwisseling of de overdracht van slots met financiële of andere vergoeding overeenkomstig de punten b) en c), indien een dergelijke uitwisseling of overdracht aanleiding geeft tot een aanzienlijk en aantoonbaar probleem. Deze restricties worden gemotiveerd en aan de Europese Commissie gemeld.*" Cie maakt een voorbehoud bij deze toevoeging. BE, IT, NL en UK hebben bedenkingen bij deze toevoeging.

1 bis. Indien de coördinator van oordeel is dat een overdracht of uitwisseling als bedoeld in lid 1 een rechtstreeks, niet onbeduidend negatief effect kan hebben op het niveau van dienstverlening op een vanuit de betrokken luchthaven geëxploiteerde regionale route, doet hij dienovereenkomstig kennisgeving aan de betrokken lidstaat of lidstaten.

2. De lidstaten op het grondgebied waarvan zich gecoördineerde luchthavens bevinden, dragen er zorg voor dat er een transparant kader wordt geschapen dat contacten mogelijk maakt tussen luchtvaartmaatschappijen die belang stellen in de overdracht of uitwisseling van slots met inachtneming van het uniale recht. Belanghebbende partijen hebben vrije toegang tot die niet-vertrouwelijke informatie

2 bis. De coördinator bevestigt de overdracht of uitwisseling niet, wanneer die niet aan de voorschriften van deze verordening beantwoorden en hij er niet van overtuigd is dat:

- (a) de luchthavenexploitatie niet zou worden geschaad, gelet op alle technische, operationele en milieubeperkingen;
- (b) de overeenkomstig artikel 12 opgelegde beperkingen worden nageleefd;
- (c) de leden 3 tot en met 7 van dit artikel niet van toepassing zijn op een slotoverdracht of slotuitwisseling. - {} - (*hersteld*)

De coördinator roept geen andere dan de in dit lid vermelde redenen in om een overdracht of een uitwisseling van slots niet te bevestigen.

2 ter. Voor de in lid 1, onder b) en c), bedoelde overdrachten of uitwisselingen delen de luchtvaartmaatschappijen de bijzonderheden van de eventuele financiële of andere vergoeding mee aan de coördinator. De bijzonderheden van de vergoeding voor de overdracht of uitwisseling zijn vertrouwelijk en de coördinator deelt ze alleen mee aan de lidstaat waar de luchthaven zich bevindt, of aan de Commissie, indien zij daarom verzoeken.

2 quater Aan overdrachten of uitwisselingen mogen geen voorwaarden worden verbonden die tot doel hebben de luchtvaartmaatschappij die slots wil verkrijgen, te beperken in haar mogelijkheid de concurrentie aan te gaan met de luchtvaartmaatschappij die de slots overdraagt of uitwisselt.

63

3. Slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde⁶⁴ kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperioden niet overeenkomstig lid 1, onder b), worden overgedragen⁶⁵, behalve in het geval van een wettelijk toegestane overname van de activiteiten van een failliete onderneming. *(voormalig lid 5)*
4. Slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, punt 2, onder b), kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperioden niet overeenkomstig lid 1, onder a), worden overgedragen op een andere route, tenzij de nieuwe gegadigde op de nieuwe route met dezelfde voorrang zou zijn behandeld als op de aanvankelijke route. *(voormalig lid 6)*
5. Slots die aan een nieuwe gegadigde worden toegewezen⁶⁶, kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperioden niet overeenkomstig lid 1, onder c), worden uitgewisseld, behalve om de slottijden voor deze diensten dichterbij de oorspronkelijk aangevraagde tijden te brengen. Slots die op basis van een dergelijke uitwisseling zijn verkregen, worden door de betrokken luchtvaartmaatschappij **dienovereenkomstig** geëxploiteerd tijdens de dienstregelingsperiode waarvoor **het slot** is toegewezen gedurende ten minste één volledige dienstregelingsperiode⁶⁷. *(voormalig lid 7)*

⁶³ Toevoeging van de volgende nieuwe overweging: "*Onder erkenning dat slots verhandelbaar zijn en onverminderd de belastingwetgeving, staat niets in deze verordening eraan in de weg dat een lidstaat, met volledige inachtneming van de uniale wetgeving, een belasting heft op een overdracht of uitwisseling van slots met financiële compensatie tussen twee luchtvaartmaatschappijen.*" LV en UK zijn tegen dit voorstel, dat volgens hen situaties van dubbele belastingheffing en marktverstoring kan creëren. Cie acht deze overweging overbodig.

⁶⁴ DK en IT stellen voor alle nieuw verworven slots hieronder te laten vallen, i.p.v. enkel de slots die door nieuwe gegadigden zijn verworven.

⁶⁵ DK stelt voor de volgende zinsnede toe te voegen: "*of uitbested*".

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ UK heeft bedenkingen bij de laatste zin van dit lid. UK acht deze zin overbodig, omdat voor die slots nog steeds de status van nieuwe gegadigde zou gelden en de zin het ongewenste effect heeft dat een luchtvaartmaatschappij zich gedwongen zou zien een slot met aangepaste tijden gedurende wel zeven maanden te exploiteren. DE en FR geven de volgende formulering in overweging: "*De door een dergelijke uitwisseling verkregen slots worden door de betrokken luchtvaartmaatschappijen dienovereenkomstig geëxploiteerd gedurende de tijdspanne waarvoor die slots binnen de dienstregelingsperiode in kwestie waren toegewezen.*"

6. ⁶⁸**Onverminderd de leden 3 tot en met 5** mogen slots die niet zijn toegewezen overeenkomstig artikel 10, lid 2 of lid 3, uitsluitend worden overgedragen overeenkomstig lid 1, onder b), in geval van een overname van de bedrijfsactiviteiten van een onderneming, of tussen een moederonderneming en haar dochterondernemingen, dan wel tussen dochterondernemingen van dezelfde moederonderneming. *(voormalig lid 3)*
7. **Onverminderd de leden 3 tot en met 5** mogen slots die niet zijn toegewezen overeenkomstig artikel 10, lid 2 of 3, uitsluitend worden uitgewisseld overeenkomstig lid 1, onder c), om de slottijden voor deze diensten dichter bij de oorspronkelijk aangevraagde tijden te brengen. Slots die op basis van een dergelijke uitwisseling zijn verkregen, worden door de betrokken luchtvaartmaatschappij **dienovereenkomstig** geëxploiteerd tijdens de dienstregelingsperiode waarvoor **het slot** is toegewezen gedurende ten minste één volledige dienstregelingsperiode⁶⁹. *(voormalig lid 4)*

Artikel 14

Bepalingen betreffende het mededingingsrecht

Deze verordening doet geen afbreuk aan de bevoegdheden van overheidsinstanties om de overdracht of uitwisseling van slots tussen luchtvaartmaatschappijen goed te keuren **of te beperken** en de toewijzing ervan te reguleren op grond van het nationale mededingingsrecht dan wel de artikelen 101, 102 of 106 van het VWEU of Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen⁷⁰.

⁶⁸ Vetgedrukte tekst is toegevoegd om de toepassing van de leden 3 tot en met 7 te verduidelijken.

⁶⁹ UK heeft bedenkingen bij de laatste zin van dit lid. UK acht deze zin overbodig, omdat voor die slots nog steeds de status van nieuwe gegadigde zou gelden en de zin het ongewenste effect heeft dat een luchtvaartmaatschappij zich gedwongen zou zien een slot met aangepaste tijden gedurende wel zeven maanden te exploiteren. DE en FR geven de volgende formulering in overweging: "*De door een dergelijke uitwisseling verkregen slots worden door de betrokken luchtvaartmaatschappijen dienovereenkomstig geëxploiteerd gedurende de tijdsperiode waarvoor die slots binnen de dienstregelingsperiode in kwestie waren toegewezen.*"

⁷⁰ PBL 24 van 29.1.2004, blz. 1.

Uitvoering

Artikel 15

[...]

Artikel 16

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011⁷¹ van toepassing.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing, in samenhang met artikel 5 daarvan.
4. Voorts kan het comité door de Commissie worden geraadpleegd over elke andere kwestie in verband met de toepassing van deze verordening, **daaronder begrepen:**
 - a) de methoden voor het vaststellen van de coördinatieparameters⁷²;
 - b) **de in artikel 2, onder 11, vermelde vluchten die van de toewijzing van een slot zijn vrijgesteld;**
 - c) **de in artikel 10, lid 4 bis, en artikel 11 vermelde feestdagen⁷³;**
 - d) **het in artikel 17, lid 1, en artikel 18, lid 2⁷⁴, bedoelde concept "aanzienlijk verschillend tijdstip".**

⁷¹ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

⁷² UK maakt een voorbehoud bij dit streepje.

⁷³ Zie voetnoot 48 bij artikel 10, lid 4 bis.

⁷⁴ FR stelt voor het concept "*een herkenbaar deel van een reeks slots*" toe te voegen.

Concordantie tussen slots en vluchtplannen

1. ⁷⁵Bij het indienen van een vluchtplan neemt de luchtvaartmaatschappij in dit plan een verwijzing naar het toegekende slot op. Op verzoek van de lidstaat ⁷⁶ verwerpt de netwerkbeheerder het vluchtplan van een luchtvaartmaatschappij indien de luchtvaartmaatschappij voornemens is op een gecoördineerde luchthaven aan te komen of van een gecoördineerde luchthaven te vertrekken tijdens de perioden waarin de luchthaven gecoördineerd is, zonder dat de coördinator voor die vlucht een slot heeft toegewezen. De lidstaat kan deze taak aan de coördinator overdragen. Exploitanten van vluchten in het kader van de zakelijke luchtvaart worden niet geacht een slot te hebben gekregen indien zij een vlucht moesten uitvoeren op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van het toegewezen slot, en indien de vertraging niet te wijten is aan de luchtvaartnavigatiediensten.
2. De lidstaat stelt de nodige maatregelen vast voor de uitwisseling van informatie tussen de coördinator, de netwerkbeheerder, de verlener van luchtvaartnavigatiediensten en de luchthavenbeheerder.
3. [...].
- 3 bis. Voor de toepassing van lid 1 verstrekt een luchtvaartmaatschappij die voornemens is een overheidsvlucht, een vlucht met betrekking tot een noodgeval of een humanitaire vlucht uit te voeren, de coördinator **onverwijld** de informatie die nodig is voor de identificatie van die vlucht.

⁷⁵ IT maakt een voorbehoud bij dit lid.

⁷⁶ Cie maakt een voorbehoud bij het begin van deze zin: "Op verzoek van de lidstaat [...]".

Handhaving

1. De coördinator trekt de reeks slots die voorlopig is toegewezen aan een luchtvaartmaatschappij in oprichting in en plaatst deze in de pool op 15 januari voor het volgende zomerseizoen of op 15 augustus voor het volgende winterseizoen, als de onderneming op die datum niet in het bezit is van een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning of indien de bevoegde autoriteit die de vergunningen afgeeft niet heeft verklaard dat er vóór aanvang van de dienstregelingsperiode in kwestie waarschijnlijk een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning zal worden afgegeven. De voor de afgifte van vergunningen bevoegde autoriteiten verstrekken regelmatig geactualiseerde informatie aan de coördinator en beantwoorden zijn vragen binnen een redelijke termijn⁷⁸.
2. **Een** luchtvaartmaatschappij die herhaaldelijk luchtdiensten uitvoert op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van de als onderdeel van een reeks slots toegewezen slot, of slots op significant andere wijze gebruikt dan zij ten tijde van de toewijzing van de slots aankondigde te zullen doen, verliest de in artikel 10, lid 2, bedoelde voorrang, tenzij zij kan aantonen dat dit onopzettelijk was. Nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord en één waarschuwing heeft gegeven, kan de coördinator besluiten de betrokken reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode in te trekken en weer in de pool op te nemen. Als de luchtvaartmaatschappij gelijkwaardige slots aanvraagt, is de coördinator niet verplicht die toe te kennen.

De lidstaat ziet erop toe dat de coördinator een efficiënt systeem opzet voor de toepassing van dit lid.

⁷⁷ Er wordt een overweging toegevoegd op basis van de onderstaande tekst: "*Indien het nodig is handhavingsmaatregelen te nemen tegen een luchtvaartmaatschappij, dienen de lidstaten bijzondere aandacht te besteden aan de luchtroutes die perifere regio's, met inbegrip van eilandlidstaten, met grote Europese hubluchthavens verbinden, aangezien een besluit om dergelijke cruciale slots af te nemen de verbondenheid van die lidstaat met de rest van de wereld onder druk zou zetten.*" NL kan zich niet in deze overweging vinden, die los staat van de tekst en onduidelijkheid creëert. Voorbehoud van Cie, omdat de overweging impliceert dat de naleving van de verordening voor vluchten naar eilanden anders zou worden bekeken.

⁷⁸ Cie gaat akkoord met een verklaring die ertoe strekt dat coördinatoren toegang zou worden verleend tot de Circa-gegevensbank die wordt gebruikt door de in Verordening 1008/2008 bedoelde bevoegde vergunningverlenende autoriteiten. Deze toegang laat de verantwoordelijkheid van de autoriteit om op specifieke ad-hoc verzoeken van coördinatoren te antwoorden evenwel geheel onverlet.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat er doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties bestaan en met name worden toegepast:
- in situaties als vermeld in lid 2;
 - in situaties waarin luchtvaartmaatschappijen vluchten uitvoeren zonder daarvoor over het vereiste slot te beschikken⁷⁹;
 - **in situaties waarin een afzonderlijke vlucht die geen deel uitmaakt van een reeks, onrechtmatig wordt uitgevoerd op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van het toegewezen slot;**
 - wanneer slots worden teruggegeven na 31 januari voor het volgende zomerseizoen of na 31 augustus voor het volgende winterseizoen, of wanneer niet-gebruikte slots worden bijgehouden, waarbij eventueel gebruik kan worden gemaakt van het bij artikel 11 vastgestelde sanctiemechanisme;
 - ingeval de in de artikelen 7 en 13 vermelde informatie niet aan de coördinator of bemiddelaar inzake de dienstregelingen is meegedeeld of onjuiste of misleidende informatie is verstrekt.
 - in situaties als vermeld in artikel 13, lid 2 quater;
 - **ingeval op de dag van uitvoering luchtdiensten worden ingeroosterd op tijdstippen die aanzienlijk verschillen van de toegewezen slots⁸⁰.**

De coördinator wordt naar behoren geïnformeerd over het resultaat van elk geval dat wordt gemeld met het oog op de toepassing van een sanctie.

⁷⁹ In een later stadium zal er een overweging worden toegevoegd om te verdisconteren dat dit streepje niet van toepassing is op vluchten die zonder slots kunnen worden uitgevoerd (overheidsvluchten, noodgevallen en humanitaire vluchten).

⁸⁰ NL stelt voor dit streepje te schrappen: dit aspect valt niet onder het toepassingsgebied van deze verordening en moet behandeld worden in het kader van de wetgeving betreffende passagiersrechten.

4. Onverminderd artikel 10, lid 5, kan een coördinator, wanneer een luchtvaartmaatschappij er niet in slaagt het in artikel 10, lid 2, vermelde gebruikspercentage van 80%⁸¹ te bereiken, besluiten die reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor de resterende duur van de dienstregelingsperiode in te trekken en weer in de pool op te nemen, nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord.

Onverminderd artikel 10, lid 5, neemt de coördinator, nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord, een reeks slots weer op in de pool wanneer er geen slots van die reeks zijn gebruikt nadat 20% van de geldigheidsduur van de reeks is verstreken. De coördinator kan beslissen de reeks slots in te trekken vóór het einde van een periode die overeenstemt met 20% van de geldigheidsperiode van de reeks als de luchtvaartmaatschappij niet aantoonbaar voornemens te zijn ze te gebruiken.

Artikel 19

Klachten en recht van beroep

1. Onverminderd de rechten van beroep krachtens de nationale wetgeving, worden klachten in verband met de toepassing van artikel 7, lid 2, artikelen 9, 10, 13 en 17, en artikel 18, leden 1, 2 en 4, eerst voorgelegd aan het coördinatiecomité. Het coördinatiecomité neemt de kwestie binnen één maand nadat de klacht is ingediend, in behandeling en doet zo mogelijk voorstellen aan de coördinator om de problemen op te lossen. Als de problemen niet kunnen worden opgelost, kan de betrokken lidstaat binnen de daaropvolgende twee maanden voorzien in bemiddeling door een representatieve organisatie van luchtvaartmaatschappijen of luchthavens of een andere derde partij.
2. De lidstaten nemen overeenkomstig het nationale recht passende maatregelen om coördinatoren te beschermen tegen schadeclaims inzake hun functies krachtens deze verordening, behoudens in gevallen van grove nalatigheid of opzettelijk wangedrag.

⁸¹ Cie: voorbehoud bij de schrapping van 85%.

Betrekkingen met derde landen⁸²

1. Onverminderd de internationale verplichtingen van de **Unie en de bilaterale luchtvaart-overeenkomsten van de lidstaten, kan een lidstaat⁸³** maatregelen treffen, inclusief de intrekking van slots, ten aanzien van een of meer luchtvaartmaatschappijen uit een derde land, teneinde het discriminerende gedrag van dat derde land te beëindigen wanneer:
- i) gelijke concurrentievoorwaarden en eerlijke mededinging met uniale luchtvaartmaatschappijen niet zijn gewaarborgd of
 - ii) wat de toewijzing en het gebruik van slots op zijn luchthavens betreft, blijkt dat het derde land **discriminerend handelt in de zin van lid 1 ter:**

1 ter. Een derde land wordt geacht in de zin van lid 1 op een discriminerende wijze te handelen wanneer het:

- a) uniale luchtvaartmaatschappijen geen behandeling toekent die vergelijkbaar is met de behandeling die door deze verordening aan luchtvaartmaatschappijen uit dat land wordt toegekend, of
- b) uniale luchtvaartmaatschappijen niet de facto een nationale behandeling toekent, of
- c) aan luchtvaartmaatschappijen uit andere derde landen een gunstiger behandeling toekent dan aan uniale luchtvaartmaatschappijen.

⁸² Voorbehoud van de Cie bij de door het voorzitterschap ingevoegde inhoudelijke wijzigingen. Het voorstel van de Commissie met betrekking tot dit artikel beoogt slechts een verduidelijking van de bestaande verordening. UK: studievoorbehoud bij dit artikel.

⁸³ Cie: voorbehoud bij de eerste regels van dit lid. Zij betoogt dat bilaterale luchtvaartovereenkomsten geen bepalingen bevatten die voorrang hebben op de onderhavige verordening. De lidstaten zouden met betrekking tot dit punt niet de mogelijkheid moeten hebben om unilateraal op te treden. Dit bemoeilijkt het functioneren van een niet-discriminerend en transparant EU-systeem voor de toewijzing van slots.

- 1 bis. De Commissie kan, onverminderd de internationale verplichtingen van de Unie⁸⁴, volgens de procedure van artikel 16, lid 2, aanbevelen⁸⁵ dat een of meer lidstaten maatregelen treffen, inclusief de intrekking van slots, ten aanzien van een of meer luchtvaartmaatschappijen uit een derde land, teneinde het discriminerende gedrag van dat derde land te beëindigen wanneer de gelijke concurrentievoorwaarden en de eerlijke mededinging met uniale luchtvaartmaatschappijen niet gewaarborgd blijken.
2. De lidstaten stellen de Commissie op de hoogte van alle ernstige juridische of feitelijke moeilijkheden die uniale luchtvaartmaatschappijen ondervinden bij het verwerven van slots op luchthavens in derde landen.

Slotbepalingen

Artikel 21

Rapportage en samenwerking

1. De Commissie dient uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een verslag over de uitvoering hiervan in bij het Europees Parlement en de Raad. In het verslag wordt met name ingegaan op de toepassing van de artikelen 9, 10, 10 bis, 11 en 13.
2. De lidstaten en de Commissie werken samen bij de uitvoering van deze verordening, met name voor het verzamelen van de informatie voor het in lid 1 bedoelde verslag.

⁸⁴ Cie stelt voor de woorden "*onverminderd de internationale verplichtingen van de Unie*" te vervangen door "*onverminderd lid 1 ter*", met het oog op de samenhang tussen de beide leden.

⁸⁵ Cie maakt een voorbehoud bij het gebruik van de procedure van artikel 16, lid 2, voor de aanneming van aanbevelingen met een niet-bindend karakter die niet kunnen worden vastgesteld bij uitvoeringshandeling.

Artikel 22

Intrekking

Verordening (EEG) nr. 95/93 wordt ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken verordening worden verstaan als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage II.

Artikel 23

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de laatste zondag van maart of, indien dit eerder is, de laatste zondag van oktober na een periode van 24 maanden na de bekendmaking van de verordening 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, [...]

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

[...]

Voor de Raad

De voorzitter

[...]

Ingetrokken verordening met lijst van opeenvolgende wijzigingen

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad	(PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1)
Verordening (EG) nr. 894/2002 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 142 van 31.5.2002, blz. 3)
Verordening (EG) nr. 1554/2003 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 221 van 4.9.2003, blz. 1)
Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 138 van 30.4.2004, blz. 50)
Verordening (EG) nr. 545/2009 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 167 van 29.6.2009, blz. 24)

CONCORDANTIETABEL

Verordening (EEG) nr. 95/93	Onderhavige verordening
Artikel 1, leden 1 en 2	Artikel 1, leden 1 en 2
Artikel 1, lid 3	—
Artikel 2, onder a)	Artikel 2, punt 1
Artikel 2, onder b)	Artikel 2, punt 2
Artikel 2, onder c)	—
Artikel 2, onder d)	Artikel 2, punt 3
Artikel 2, onder e)	Artikel 2, punt 4
Artikel 2, onder f), punt i)	Artikel 2, punt 5
Artikel 2, onder f), punt ii)	Artikel 2, punt 6
—	Artikel 2, punt 7
—	Artikel 2, punt 8
—	Artikel 2, punt 9
Artikel 2, onder g)	Artikel 2, punt 11
Artikel 2, onder h)	—
Artikel 2, onder i)	Artikel 2, punt 10
Artikel 2, onder j)	Artikel 2, punt 12
Artikel 2, onder k)	Artikel 2, punt 13
Artikel 2, onder l)	Artikel 2, punt 14
Artikel 2, onder m)	Artikel 2, punt 15
—	Artikel 2, punt 16
—	Artikel 2, punt 17
—	Artikel 2, punt 18
—	Artikel 2, punt 19

—	Artikel 2, punt 20
—	Artikel 2, punt 21
Artikel 3, lid 1	Artikel 3, lid 1
Artikel 3, lid 2	Artikel 3, lid 2
Artikel 3, lid 3	Artikel 3, lid 3
Artikel 3, lid 4	Artikel 3, lid 4
—	Artikel 3, lid 5
Artikel 3, lid 5	Artikel 3, lid 6
Artikel 3, lid 6	Artikel 3, lid 7
Artikel 3, lid 7	Artikel 3, lid 8
—	Artikel 3, lid 9
—	Artikel 3, lid 10
Artikel 4, lid 1	Artikel 5, lid 1
—	Artikel 5, lid 2
Artikel 4, lid 2, onder a)	Artikel 5, lid 3, onder a)
Artikel 4, lid 2, onder b), eerste zin	Artikel 5, lid 3, onder b)
—	Artikel 5, lid 3, onder b), punt i)
—	Artikel 5, lid 3, onder b), punt ii)
Artikel 4, lid 2, onder b), tweede zin	Artikel 5, lid 3, onder c)
Artikel 4, lid 2, onder c)	Artikel 5, lid 3, onder d)
—	Artikel 5, lid 3, in fine
Artikel 4, lid 3	Artikel 5, lid 4
Artikel 4, lid 4	Artikel 5, lid 5
Artikel 4, lid 5	Artikel 5, lid 6
Artikel 4, lid 6	Artikel 5, lid 7
Artikel 4, lid 7	Artikel 5, lid 7, en artikel 6, lid 1
—	Artikel 6, lid 2
Artikel 4, lid 8	Artikel 6, lid 3
—	Artikel 6, lid 4
Artikel 4, lid 9	—
Artikel 4, lid 10	Artikel 6, lid 5

Artikel 5, lid 1, eerste alinea	Artikel 8, lid 1, eerste alinea
Artikel 5, lid 1, onder a)	Artikel 8, lid 1, onder a)
—	Artikel 8, lid 1, onder b)
Artikel 5, lid 1, onder b)	Artikel 8, lid 1, onder c)
Artikel 5, lid 2	Artikel 8, lid 2
Artikel 5, lid 3	Artikel 8, lid 3
Artikel 6, lid 1	Artikel 4, lid 1
Artikel 6, lid 2	Artikel 4, lid 5
Artikel 6, lid 3	Artikel 4, lid 2
—	Artikel 4, lid 3
Artikel 6, lid 1, in fine	Artikel 4, lid 4
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8, lid 1	Artikel 10, lid 1
Artikel 8, lid 2, eerste alinea, inleidende zin	Artikel 10, lid 2, inleidende zin
Artikel 8, lid 2, eerste alinea, eerste en tweede streepje	Artikel 10, lid 2, onder a) en b)
Artikel 8, lid 2, tweede alinea	—
Artikel 8, lid 3	Artikel 9, lid 3
Artikel 8, lid 4	Artikel 10, lid 5
Artikel 8, lid 5	Artikel 9, lid 8, eerste alinea
—	Artikel 9, lid 8, tweede alinea
Artikel 8, lid 6	Artikel 9, lid 7
Artikel 8, lid 7	Artikel 9, lid 9
—	Artikel 11
Artikel 8 bis	Artikel 13
Artikel 8 bis, lid 1	Artikel 13, lid 1
—	Artikel 13, lid 2, eerste alinea
Artikel 8 bis, lid 2	Artikel 13, lid 2, tweede alinea
—	Artikel 13, lid 2, in fine

Artikel 8 bis, lid 3	Artikel 13, lid 3
Artikel 8 ter, eerste zin	Artikel 10, lid 7
Artikel 8 ter, tweede zin	Artikel 14
Artikel 8 ter, derde zin	—
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10, lid 1	Artikel 9, lid 1
Artikel 10, lid 2	—
Artikel 10, lid 3	Artikel 10, lid 4
Artikel 10, lid 4, onder a), eerste, tweede en derde streepje	Artikel 10, lid 5, onder a), punten i), ii) en iii)
Artikel 10, lid 4, onder b), c) en d)	Artikel 10, lid 5, onder b), c) en d)
—	Artikel 10, lid 5, in fine
Artikel 10, lid 5	Artikel 10, lid 7
—	Artikel 10, lid 6
Artikel 10, lid 6	Artikel 9, lid 3
Artikel 10, lid 7	Artikel 9, lid 4
Artikel 10, lid 8	Artikel 9, lid 5
Artikel 10, lid 9	Artikel 9, lid 6
Artikel 10 bis	—
Artikel 11	Artikel 19
Artikel 12	Artikel 20
Artikel 13, leden 1 en 2	Artikel 16, leden 1 en 2
—	Artikel 16, lid 3
Artikel 13, lid 3	Artikel 16, lid 4
Artikel 13, lid 4	—
—	Artikel 15
Artikel 14, lid 1	Artikel 17, lid 1
—	Artikel 17, lid 2
Artikel 14, lid 2	Artikel 18, lid 1
Artikel 14, lid 3	—

Artikel 14, lid 4

Artikel 14, lid 5

Artikel 14, lid 6, onder a) en b)

Artikel 14 bis

—

Artikel 15

—

—

Artikel 18, lid 2

Artikel 18, lid 3

Artikel 18, lid 4, eerste en tweede alinea

Artikel 21

Artikel 22

Artikel 23

Bijlage I

Bijlage II

VERKLARING VOOR DE RAADSNOTULEN

"Om het Verenigd Koninkrijk en Spanje meer tijd te geven voor het bereiken van overeenstemming over de kwestie Gibraltar, stelt het voorzitterschap voor deze zaak voorshands te laten rusten.

Voor onze tekst betekent dit dat het voorzitterschap voorstelt de verwijzingen naar Gibraltar (in overweging 29 en in artikel 1) in hun geheel weg te laten, en de voetnoten 7 en 9 te vervangen door een tekst die aangeeft dat de zaak voorlopig op deze wijze is opgelost."
