



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 1.12.2011  
COM(2011) 827 definitief

2011/0391 (COD)

## **Luchthavenpakket**

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)

{SEC(2011) 1443 definitief}

{SEC(2011) 1444 definitief}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### 1.1. *Achtergrond*

1. Op luchthavens waar de vraag van luchtvaartmaatschappijen naar start- en landingsrechten groter is dan de capaciteit van de luchthaven worden mechanismen voor de toekenning van slots gebruikt. Voor een luchtvaartmaatschappij betekent het verkrijgen van een slot op een luchthaven dat zij op gedurende een bepaalde tijdspanne alle infrastructuur mag gebruiken die nodig is voor de exploitatie van een vlucht (banen, taxibanen, parkeerplaatsen en, voor passagiersvluchten, terminals). Afhankelijk van de kenmerken van de luchthaven kan de toekenning van slots nodig zijn op bepaalde tijdstippen van de dag of tijdens bepaalde drukke periodes. Het doel hiervan is te garanderen dat de toegang tot drukke luchthavens wordt georganiseerd volgens billijke, niet-discriminerende en transparante regels voor de toekenning van start- en landingsslots, zodat de capaciteit van de luchthaven optimaal kan worden benut en billijke mededingingsvoorwaarden worden gegarandeerd.
2. In 1993 heeft de Europese Gemeenschap Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toekenning van "slots" op communautaire luchthavens vastgesteld (hierna "de verordening betreffende slots") genoemd; verscheidene belangrijke punten van deze verordening zijn in 2004 gewijzigd. Luchtvaart is van nature een mondiale activiteit, maar zij is ook onderworpen aan lokale regels; het is dan ook belangrijk op te merken dat de toekenning van slots niet overal ter wereld op dezelfde wijze plaatsvindt. De Europese verordening betreffende slots is geïnspireerd op de mondiale richtsnoeren van de Internationale vereniging voor het luchtvervoer (IATA).
3. De huidige regeling voor de toekenning van slots heeft de volgende kenmerken: de lidstaat moet een luchthaven aanwijzen als gecoördineerde luchthaven indien uit een doorgedreven capaciteitsanalyse blijkt dat de capaciteit van die luchthaven duidelijk ontoereikend is<sup>1</sup>. In een tweede fase wijst de lidstaat een coördinator voor de luchthaven aan, die belast wordt met de toekenning van slots en op onafhankelijke, onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze tewerk moet gaan.
4. De slots worden toegewezen voor het zomerdienstregelingsseizoen of het winterdienstregelingsseizoen. Als een luchtvaartmaatschappij een reeks slots<sup>2</sup> tijdens het betreffende seizoen gedurende minstens 80% van de tijd heeft gebruikt, heeft hij recht op dezelfde reeks slots tijdens het daaropvolgende seizoen (dit wordt

---

<sup>1</sup> Luchthavens die alleen in bepaalde perioden met capaciteitstekort te kampen hebben, worden "luchthavens met bemiddeling inzake de dienstregelingen" genoemd. Op deze luchthavens is de procedure gebaseerd op vrijwillige samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen. Een bemiddelaar inzake de dienstregelingen wordt aangewezen om de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen vlot te laten verlopen.

<sup>2</sup> Volgens artikel 2, onder k), van de verordening betreffende slots wordt onder een "reeks slots" verstaan: "ten minste vijf slots die voor een dienstregelingsperiode op dezelfde tijd en regelmatig op dezelfde dag van de week zijn aangevraagd en aldus zijn toegewezen, of, wanneer dat niet mogelijk is, op ongeveer dezelfde tijd zijn toegewezen".

"historische slots", "verworven rechten" of "de 80-20-regel" genoemd). Als dit percentage niet wordt gehaald, worden de slots terug in de slotpool gestopt en kunnen ze opnieuw worden toegewezen. 50% van deze slots worden eerst toegewezen aan nieuwe gegadigden<sup>3</sup>.

5. Momenteel zijn er 89 volledig gecoördineerde luchthavens in de landen waarop de verordening betreffende slots van toepassing is (de Europese Economische Ruimte plus Zwitserland). Daarvan zijn 62 luchthavens gedurende het hele jaar gecoördineerd en 27 alleen in bepaalde seizoenen. Op sommige van deze luchthavens, zoals London Heathrow en Paris Orly, is de vraag op elk ogenblik van het jaar veel groter dan de capaciteit; op andere is de capaciteit beperkt tijdens bepaalde piekperiodes. 18 lidstaten beschikken over minstens één gecoördineerde luchthaven en moeten dus een coördinator aanwijzen.

## **1.2. Motivering en doel van het voorstel**

6. De tenuitvoerlegging van de verordening betreffende slots heeft geleid tot een aanzienlijke verbetering bij de toekenning van slots op drukke luchthavens in Europa omdat de procedure onpartijdig en transparant verloopt; ze heeft ook sterk bijgedragen tot de totstandbrenging van de interne luchtvaartmarkt. De verordening betreffende slots kwam er op een ogenblik dat de Europese markt voor luchtvervoer nog werd gedomineerd door een klein aantal traditionele nationale maatschappijen. Tegenwoordig is de concurrentie veel groter. Sinds 1992 is het aantal verbindingen binnen de EU meer dan verdubbeld en is het aantal langeafstandsvluchten vanaf Europese luchthavens met 150% toegenomen. In 1992 waren er slechts 93 verbindingen in Europa die door meer dan twee luchtvaartmaatschappijen werden geëxploiteerd. In 2010 waren dat er 479. Het is maar de vraag of deze vooruitgang ook had kunnen worden verwezenlijkt zonder een systeem dat garandeert dat de slots op drukke luchthavens worden toegewezen zonder ongerechtvaardigde inmenging van de overheid, de nationale luchtvaartmaatschappijen of de luchthavens.
7. Eurocontrol en ACI Europe<sup>4</sup> hebben er al op gewezen dat de overbelasting van de luchthavens een van de grootste uitdagingen is waarmee Europa wordt geconfronteerd. Volgens de langetermijnvooruitzichten die Eurocontrol in december 2010<sup>5</sup> heeft gepubliceerd kan in 2030 aan 10% van de vraag naar luchtvervoer niet worden voldaan wegens onvoldoende capaciteit, zelfs wanneer rekening wordt gehouden met de geplande infrastructuurverbeteringen. Uit de effectbeoordeling bij dit voorstel blijkt bovendien dat de situatie op de drukste luchthavens in de Unie waarschijnlijk niet zal verbeteren, zelfs niet wanneer rekening wordt gehouden met de plannen om de capaciteit uit te breiden<sup>6</sup>.
8. De meest voor de hand liggende oplossing voor het capaciteitstekort op de grootste luchthavens, en de gevolgen voor de mobiliteit van de Europese burgers, is nieuwe

---

<sup>3</sup> Volgens artikel 2, onder b), van de verordening betreffende slots is een nieuwe gegadigde een luchtvaartmaatschappij die slechts gedurende beperkte tijd aanwezig is op een luchthaven.

<sup>4</sup> Airport Council International Europe ([www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org)).

<sup>5</sup> <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. De cijfers in het verslag van Eurocontrol hebben alleen betrekking op IFR-luchtbewegingen (luchtbewegingen op basis van instrumentvliegregels).

<sup>6</sup> Zie tabel 1: Voorspellingen inzake luchthavencongestie, effectanalyse bij dit voorstel, blz. 17.

banen en luchthaveninfrastructuur te bouwen. De gevolgen hiervan voor het milieu en de ruimtelijke ordening doen echter steeds meer bezorgdheid rijzen. Bovendien is het in de huidige economische crisis belangrijk dat de begrotingen op lange termijn houdbaar blijven. Daarom dient te worden gezocht naar efficiëntere en goedkopere oplossingen dan de uitbreiding van de materiële infrastructuur.

9. Het is duidelijk dat een mechanisme voor de toekenning van slots geen extra capaciteit kan vrijmaken. Meer nog, de toekenning van slots kan de talrijke problemen ten gevolge van het gebrek aan capaciteit niet oplossen. Hoe kan bijvoorbeeld worden gezorgd voor geschikte luchtverbindingen met Europese regio's vanop luchthavens met beperkte capaciteit, of hoe kunnen de verbindingen tussen overbelaste hubs en andere regio's van de wereld worden verbeterd? De ontwikkeling van de regelingen voor de toekenning van slots kan nooit een oplossing vormen voor deze belangrijke problemen. Deze regelingen zijn echter wel een efficiënt instrument voor het beheer van de beperkte capaciteit.
10. Het is dan ook noodzakelijk de verordening betreffende slots te herzien en na te gaan in welke mate ze kan zorgen voor een betere overeenstemming tussen de beperkte capaciteit en de vraag naar luchtvervoer in alle sectoren (langeafstandsvluchten, regionale verbindingen, vrachtvervoer enz.). Het Witboek vervoer van maart 2011 erkent het belang van slottoekenning om een geïntegreerde en efficiënte markt tot stand te brengen, met het oog op een interne Europese vervoersruimte; dit witboek maakt deel uit van het vlaggenschipinitiatief voor efficiënt gebruik van hulpbronnen in Europa, dat genomen is in het kader van de Europa 2020-strategie. De Commissie heeft de invoering van marktgebaseerde mechanismen voor het beheer van het gebruik van luchthavenslots dan ook zorgvuldig gepland: door het gedrag van de marktdeelnemers (luchtvaartmaatschappijen) in gunstige zin te beïnvloeden door middel van stimulansen en voordelen, kan de beperkte beschikbare capaciteit worden gebruikt door zij die er economisch het beste gebruik van kunnen maken. Daardoor is het mogelijk de beperkte beschikbare capaciteit rationeler te gebruiken, zonder de bestaande fysieke capaciteit uit te breiden.
11. Een dergelijke markt voor luchthavenslots (in de vorm van een secundaire markt) bestaat sinds enige tijd op de luchthavens in het Verenigd Koninkrijk, zoals de Commissie heeft geconstateerd in een mededeling uit 2008<sup>7</sup>. De slots op de luchthaven van Heathrow worden bijvoorbeeld tegen hoge prijzen verhandeld: in maart 2008 deed het gerucht de ronde dat Continental Airlines 209 miljoen dollar (143 miljoen euro tegen de wisselkoers van de dag) had betaald voor vier slotparen op Heathrow.
12. De laatste jaren wordt steeds meer aandacht besteed aan de noodzaak om de prestaties van het luchtvervoersysteem op Europees niveau te verbeteren. De wijzigingen die sinds 2009 zijn doorgevoerd op het gebied van luchtverkeersbeheer in Europa, in het kader van het initiatief "gemeenschappelijk Europees luchtruim", hebben ertoe geleid dat het systeem op bepaalde punten beter wordt beheerd op Europees of regionaal niveau. Dit blijkt onder meer uit de vaststelling van functionele luchtruimblokken en de versterking van centrale functies, zoals het beheer van het netwerk. Door de aard van het netwerk, dat zowel uit punt-punt-

---

<sup>7</sup> COM(2008) 227.

verbindingen als uit sterverbindingen bestaat, is het onvermijdelijk dat problemen op een deel van het netwerk (bijvoorbeeld de sluiting van een belangrijke hub) gevolgen hebben voor andere delen van het netwerk. Deze problemen komen nog sterker tot uiting wanneer essentiële partijen van het netwerk op maximumcapaciteit of juist daaronder werken, waardoor er weinig ruimte is om bijvoorbeeld omgeleide vluchten te ontvangen. Om het Europees systeem te kunnen verbeteren, moet dus ook de crisisbestendigheid ervan worden verbeterd.

### ***1.3. Doel van het voorstel***

13. Het algemene doel is ervoor te zorgen dat luchthavenslots op drukke luchthavens optimaal worden toegewezen en gebruikt. De specifieke doelstellingen zijn:
- (1) de mechanismen voor de toekenning en het gebruik van luchthavenslots versterken en de effectieve toepassing van deze mechanismen garanderen; en
  - (2) eerlijke concurrentie aanmoedigen en de concurrentiekracht van de luchtvaartmaatschappijen bevorderen.

### ***1.4. Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied***

14. Het voorstel heeft betrekking op een wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toekenning van "slots" op communautaire luchthavens. De toekenning van slots komt in geen enkele andere bepaling rechtstreeks aan bod.

### ***1.5. Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Europese Unie***

15. Dit initiatief is een van de acties die nodig zijn om de gemeenschappelijke Europese vervoersruimte tot stand te brengen, zoals beschreven in het witboek van de Commissie "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" [COM(2011) 144]. Het maakt ook deel uit van het "luchthavenpakket", een strategisch initiatief van het werkprogramma van de Commissie voor 2011 [COM(2010) 623], teneinde het groeipotentieel van de interne markt te benutten.

## **2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

### ***2.1. Raadpleging van belanghebbende partijen***

16. Na een eerste raadpleging van de belanghebbende partijen in 2007 en na de vaststelling van mededelingen in 2007 (COM(2007) 704) en 2008 (COM(2008) 227), heeft de Commissie in september 2010 een uitgebreide on-line openbare raadpleging opgestart om de werking van de verordening op dat ogenblik te beoordelen en de betrokken partijen te vragen opmerkingen te maken over een gedetailleerde lijst maatregelen die kunnen worden genomen in het kader van een herziening van de verordening. Op 29 november 2010 is een tweede raadpleging van de betrokken georganiseerd met 16 lidstaten en vertegenwoordigers van de verschillende betrokken partijen.

17. Een samenvatting van de antwoorden kan worden geraadpleegd op de website van de Commissie<sup>8</sup>. De luchtvaartmaatschappijen zijn over het algemeen tevreden met de werking van de verordening betreffende slots in haar huidige versie; de meeste respondenten uit deze groep willen dan ook dat ze niet wordt gewijzigd. Het feit dat de regeling voor de toekenning van slots ook daadwerkelijk de toegang tot sommige van de drukste luchthavens in de wereld regelt, verklaart het gevoelige karakter van deze kwestie, met name voor de luchtvaartmaatschappijen. Verscheidene luchtvaartmaatschappijen hebben aangevoerd dat het gebrek aan luchthavencapaciteit het grootste probleem is, en dat een wijziging van de verordening betreffende slots hiervoor geen oplossing vormt.
18. De luchthavens en verenigingen van luchthavens zijn meestal wel voorstander van verandering en zien dus meer nut in de oplossingen die tijdens de raadpleging werden voorgesteld. Deze vaststelling geldt ook, zij het in mindere mate, voor de slotcoördinatoren. Tussen de lidstaten en de andere respondenten lopen de standpunten sterker uiteen, maar ook zij zijn in het algemeen voorstander van een wijziging van de verordening.

## **2.2. *Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid***

19. De Commissie heeft permanent toezicht gehouden op de werking van de verordening en daarnaast zijn ook verscheidene externe studies uitgevoerd, die kunnen worden geraadpleegd op de website van de Commissie<sup>9</sup>. De Commissie heeft in 2010 besloten om een grondige analyse van de situatie in de periode 2006-2010 uit te voeren<sup>10</sup>. De conclusie van deze studie was dat het efficiënte gebruik van de luchthavencapaciteit in Europa momenteel wordt verhinderd door verscheidene problemen.

## **2.3. *Effectbeoordeling***

20. De effectbeoordeling geeft een algemeen beeld van de verschillende oplossingen die in overweging zijn genomen. De inhoud van de drie pakketten maatregelen kan als volgt worden samengevat:
21. Het eerste pakket omvat maatregelen die tot doel hebben de efficiëntie bij de toekenning en het gebruik van slots te verbeteren, zonder het administratieve karakter van het systeem te wijzigen. De huidige regeling zou op diverse punten worden verbeterd, maar er wordt geen enkel marktgebaseerd mechanisme ingevoerd. Wegens het beperkte bereik van dit pakket zouden de voordelen eerder bescheiden zijn: een gemiddelde jaarlijkse toename van het aantal vervoerde passagiers met 0,4%.

---

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm). Zie voor de samenvatting punt 8 van de studie over de opties voor de herziening van de verordening betreffende slots (Steer Davies Gleave, 2011).

<sup>9</sup> Onder meer een studie om het effect van verschillende regelingen voor de toekenning van slots te beoordelen (National Economic Research Associates, NERA, 2004) en een studie over het effect van de invoering van secundaire handel op communautaire luchthavens (Mott MacDonald, 2006). Deze studies kunnen worden geraadpleegd op de website [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>10</sup> Zie de in voetnoot 8 vermelde studie van Steer Davies Gleave.

22. Het tweede pakket omvat de elementen van het eerste plus diverse andere elementen, zoals marktgebaseerde mechanismen (het voorziet uitdrukkelijk in de mogelijkheid om een secundaire markt voor slots op te zetten in de hele EU). Het omvat ook diverse voorstellen ter bevordering van de concurrentie, zoals de herziening van de regel betreffende nieuwe gegadigden en de vaststelling van enigszins strengere criteria voor prioriteitverlening bij de toekenning van een slot voor het volgende seizoen ("verworven rechten"). Voor de periode 2012-2025 wordt geraamd dat dit pakket zal leiden tot een gemiddelde jaarlijkse stijging van het aantal vervoerde passagiers met 1,6% (23,8 miljoen passagiers), een economische netto-winst van 5,3 miljard euro en een aanzienlijke toename van de werkgelegenheid (tot 62 000 voltijdse arbeidsplaatsen).
23. Het risico bestaat dat dit pakket negatieve gevolgen heeft voor het milieu omdat de CO<sub>2</sub>-emissies zullen toenemen door de stijging van het aantal vluchten. Maar omdat de CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaart vanaf 2012 worden opgenomen in het algemene emissiehandelssysteem, zal deze reeks maatregelen niet leiden tot een stijging van de totale CO<sub>2</sub>-emissies. En aangezien de bestaande capaciteit intensiever zal worden benut, wordt milieuschade ten gevolge van een uitbreiding van de capaciteit vermeden.
24. Het derde pakket omvat alle elementen van het tweede, maar voorziet in een sterke ontwikkeling van het marktgebaseerde mechanisme door "verworven rechten" of "historische slots" in te trekken en opnieuw te veilen. Dit pakket zou leiden tot een toename van het aantal gebruikers van het luchtvervoer met 1,9 tot 2%, wat neerkomt op 27,3 tot 28,7 miljoen extra passagiers per jaar. Omdat het om een nieuwe maatregel gaat, moeten de potentiële positieve gevolgen echter worden afgewogen tegen het risico op een aanzienlijke stijging van de werkingskosten van de luchtvaartmaatschappijen, ten gevolge van de verstoring van hun uurregeling en hun stervormig werkingsmodel, dat gebaseerd is op een uitgebreide portefeuille aan slots op drukke luchthavens. De economische winst van dit pakket zou dan ook lager uitvallen, naar verwachting tussen 2,8 en 5 miljard euro.
25. Rekening houdende met de beoordeling van de verschillende pakketten maatregelen op basis van doematigheid, efficiëntie en coherentie, wordt aanbevolen het tweede pakket ten uitvoer te leggen omdat de voordelen ervan veel groter zijn dan de kosten.

### **3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### ***3.1. Samenvatting van de voorgestelde maatregelen***

##### ***3.1.1. Invoering van de mogelijkheid om gebruik te maken van secundaire handel in slots en versterking van de concurrentie***

26. Om een grotere mobiliteit van slots te bevorderen, staat het voorstel uitdrukkelijk toe dat de luchtvaartmaatschappijen slots kopen en verkopen. De grotere mobiliteit van slots zal de luchtvaartmaatschappijen helpen om hun portefeuilles af te stemmen op hun planningsbehoeften. De verordening betreffende slots staat al toe dat slots worden uitgewisseld tussen luchtvaartmaatschappijen. In veel gevallen gaat het om de uitwisseling van slots die beschikbaar zijn op een druk ogenblik van de dag tegen een "slecht" slot, d.w.z. een slot laat op de avond of in de vroege namiddag, dat dus

niet bijzonder nuttig is. Als de transactie is afgerond, wordt het "slechte" slot, dat alleen een ruilwaarde had, weer in de pool gestopt. Onder de huidige verordening is de *overdracht* van slots maar in een zeer beperkt aantal gevallen toegestaan.

27. De huidige regel voor nieuwe gegadigden, waarbij prioriteit wordt gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die slechts over enkele slots op een gecoördineerde luchthaven beschikken, heeft niet de verwachte resultaten opgeleverd. Over het algemeen moet een machtige concurrent die op een bepaalde luchthaven aankomt, een levensvatbare slotportefeuille samenstellen om daadwerkelijk de concurrentie te kunnen aangaan met de dominante maatschappij op die luchthaven (meestal de "nationale" maatschappij). Volgens de huidige regels vallen luchtvaartmaatschappijen al snel buiten de definitie van "nieuwe gegadigde" op een luchthaven, ook al beschikken ze over weinig slots. Daarom wordt voorgesteld de definitie van nieuwe gegadigde te verruimen om de ontwikkeling van ernstige concurrenten te vergemakkelijken en de segmentering van exploitatieprogramma's te beperken; dergelijke segmentering doet zich voor wanneer slots worden toegekend aan een groot aantal maatschappijen, die niet in staat zijn ze op dusdanige wijze te gebruiken dat ze duurzaam de concurrentie kunnen aangaan met de dominante maatschappijen.

### ***3.1.2. De procedure voor de toekenning van slots transparanter maken en de onafhankelijkheid van slotcoördinatoren versterken***

28. Het voorstel omvat meerdere bepalingen die tot doel hebben te garanderen dat de procedure voor de toekenning van slots voldoende transparant verloopt. Dit is niet alleen belangrijk voor de maatschappijen die deze slots gebruiken, maar ook voor de publieke autoriteiten die regelgevende functies vervullen. Dit is des te belangrijker in het kader van een systeem waarbij secundaire handel is toegestaan.
29. Het voorstel maakt het mogelijk striktere criteria vast te stellen voor de onafhankelijkheid van de coördinatoren ten opzichte van alle belanghebbende partijen. Het voorstel versterkt ook de samenwerking tussen de coördinatoren door, in een eerste fase, te voorzien in gemeenschappelijke projecten voor, bijvoorbeeld, de ontwikkeling van gemeenschappelijke software voor de toekenning van slots, en zelfs voor de groepering van coördinatieactiviteiten op luchthavens in verschillende lidstaten. Naargelang van de geboekte vooruitgang kan de Commissie, in een latere fase, voorstellen om een Europese coördinator aan te stellen die verantwoordelijk is voor de toekenning van slots op alle luchthavens in de Unie.

### ***3.1.3. Het systeem voor slottoekenning integreren in de hervorming van het Europese systeem voor het beheer van het luchtverkeer (gemeenschappelijk Europees luchtruim)***

30. Het doel van het voorstel is bij te dragen tot de versterking van het beheer van het luchtvervoersnetwerk op Europees niveau door de verantwoordelijke voor het Europese netwerk te betrekken bij de procedure voor de toekenning van slots. De Commissie kan bijvoorbeeld vragen dat een analyse van de capaciteit op een luchthaven wordt uitgevoerd als de verantwoordelijke voor het netwerk dit nodig acht om de coherentie met het programma voor de exploitatie van de luchthaven te garanderen (dit is reeds voorzien in de verordening tot vaststelling van de functie van netwerkverantwoordelijke). Deze analyse van de capaciteit moet worden uitgevoerd



overeenkomstig de normen die op Europees niveau zijn vastgesteld. De Commissie kan ook aanbevelingen doen aan de lidstaten inzake de beoordeling van de capaciteit indien de netwerkbeheerder van oordeel is dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de werkingsbehoeften van het Europees netwerk. Het doel van deze aanbevelingen is de lidstaat in de gelegenheid te stellen rekening te houden met de evolutie van het Europees netwerk en haar beter te doen beseffen welke gevolgen de beoordeling van de luchthavencapaciteit heeft voor het hele netwerk, bijvoorbeeld wat vertragingen betreft.

31. Het voorstel voorziet ook in een nieuwe categorie van luchthavens: "luchthavens die deel uitmaken van het netwerk". De luchthavens van dit type zijn niet gecoördineerd, maar worden toch als belangrijk beschouwd omdat ze oplossingen kunnen aanbieden in geval van verstoringen van het netwerk. Daarom moeten de coördinatoren volgens het voorstel informatie verzamelen over de activiteiten op deze luchthavens.

**3.1.4. *Wijziging van de "80-20"-regel en van de definitie van een reeks slots, en gebruikmaking van het systeem van luchthavengelden om te voorkomen dat slots laattijdig terug in de pool worden gestopt***

32. Om te garanderen dat de bestaande capaciteit optimaal wordt gebruikt, voorziet het voorstel in enkele wijzigingen van de criteria voor het gebruik van luchthavenslots met het oog op de toekenning van "verworven rechten". Een luchtvaartmaatschappij krijgt alleen prioriteit bij de toekenning van een slot tijdens het volgende luchtvaartseizoen als ze minstens 85% van de toegekende reeks slots heeft gebruikt (tegenover 80% nu).
33. Bovendien wordt de minimale duur van een reeks (d.w.z. het minimumaantal wekelijkse slots dat vereist is om prioriteit te krijgen bij de toekenning van slots voor het volgende seizoen) verlengd van 5 tot 15 voor het zomerseizoen en van 5 tot 10 voor het winterseizoen. Door de lengte van de reeks slots te vergroten, wordt de slotstructuur op een luchthaven minder gesegmenteerd; korte reeksen die recht geven op verworven rechten kunnen immers de exploitatie van langere reeksen door andere luchtvaartmaatschappijen verhinderen. Voor bepaalde types vervoer (*charter*) zijn uitzonderingen voorzien om rekening te houden met de kenmerken van regionale luchthavens.
34. Om te garanderen dat de slots die vóór het begin van een luchtvaartseizoen zijn gereserveerd, ook effectief worden geëxploiteerd overeenkomstig het programma van een luchtvaartmaatschappij, verleent het voorstel de luchthavens het recht om gebruik te maken van het systeem van luchthavengelden om luchtvaartmaatschappijen te ontmoedigen hun slots laattijdig weer in de pool te stoppen. Het reserveren van luchthavencapaciteit zonder deze ook daadwerkelijk te gebruiken, leidt tot kosten die gedragen worden door de luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de luchthaven. Het voorstel spoort het beheersorgaan van de luchthaven aan om een systeem van heffingen in te voeren dat een ontradend effect heeft op gedragingen die leiden tot minder efficiënt gebruik van de luchthavencapaciteit.

### **3.2. *Bepalingen die ongewijzigd blijven***

35. De volgende bepalingen worden zonder grote wijzigingen overgenomen uit de huidige verordening: artikel 2, onder a), b), punt i), e), g), k), l), o) et p); artikel 3, leden 1, 2, 4 et 6; artikel 4, lid 1, tweede alinea, en lid 5; artikel 5, lid 3, onder a) en d), en leden 4, 5 en 6; artikel 6, lid 3, onder a), b) en c); artikel 8, lid 1, onder a), punten i), ii), iii) en v), en onder c); artikel 9, leden 3, 6, 7 en 9; artikel 10, lid 1, lid 5, onder a), punten i) en iii), en onder c) en d), en lid 6; artikel 12; artikel 13, lid 2, tweede alinea, onder b) en c), lid 3, eerste en tweede alinea; artikel 16, leden 1 en 5; artikel 19; artikel 21, lid 2; en artikel 21, lid 2.

### **3.3. *Rechtsgrondslag***

Artikel 91 van het VWEU.

### **3.4. *Subsidiariteitsbeginsel***

36. Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing aangezien het voorstel gebieden bestrijkt die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen. De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. Het blijft noodzakelijk de voorwaarden voor toegang tot overbelaste luchthavens in de EU te harmoniseren om te vermijden dat tegenstrijdigheden tussen verschillende nationale praktijken leiden tot hinderpalen voor de luchtvaartmarkt. Er is dan ook een oplossing op Europees niveau nodig voor de problemen in verband met de toegang tot overbelaste luchthavens.

37. De doelstelling om de werking van de interne luchtvaartmarkt te garanderen door het wegnemen van hinderpalen voor het intra-EU-verkeer die voortvloeien uit verschillende normen of nationale praktijken, kan niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en rekening houdende met de omvang en de gevolgen van het probleem, is optreden op EU-niveau noodzakelijk.

38. De Europese regels inzake de toekenning van slots vormen een essentiële aanvulling op de Europese wetgeving die ten grondslag ligt aan de interne luchtvaartmarkt. Een billijke, transparante en niet-discriminerende regeling voor de verdeling van de capaciteit op luchthavens waar de vraag groter is dan het aanbod is van essentieel belang om te garanderen dat luchtvaartmaatschappijen vrij hun diensten kunnen verrichten in de EU, zoals bepaald in de toepasselijke EU-wetgeving.

39. Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

### **3.5. *Proportionaliteitsbeginsel***

40. De extra lasten voor de marktdeelnemers, slotcoördinatoren en nationale autoriteiten gaan niet verder dan wat nodig is om een niet-discriminerende procedure voor de toekenning van slots en een optimale verdeling van de capaciteit op de meest overbelaste luchthavens in Europa te garanderen.

### **3.6. *Keuze van instrumenten***

41. Voorgesteld instrument: verordening.

42. Het juridisch instrument moet algemeen van toepassing zijn. Het bevat diverse rechtstreeks toepasselijke verplichtingen voor luchthavencoördinatoren, luchtvaartmaatschappijen en beheerders van luchthavens en het luchtruim in Europa en bij de Commissie. Het meest geschikte instrument is dus een verordening, omdat de andere oplossingen het niet mogelijk maken de beoogde doelstellingen te verwezenlijken.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

43. Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de EU.

#### **5. FACULTATIEVE ELEMENTEN**

##### ***5.1. Vereenvoudiging***

44. Het voorstel vereenvoudigt de wetgeving omdat het de verordening betreffende slots herschikt, zodat alle eerdere wijzigingen van deze verordening en de wijzigingen waarin het huidige voorstel voorziet, in één instrument worden verenigd.

##### ***5.2. Intrekking van geldende wetgevingsbepalingen***

45. De vaststelling van het voorstel leidt tot de intrekking van de geldende verordening betreffende slots.

##### ***5.3. Europese economische ruimte***

46. De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

↓ 95/93 (aangepast)

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,

~~Gelet op~~ Gezien het Verdrag ~~tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap~~  betreffende de werking van de Europese Unie , ~~inzonderheid op 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 Comité<sup>11</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de regio's<sup>12</sup>,

Volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

↓ nieuw

(1) Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens<sup>13</sup> is meermaals grondig gewijzigd<sup>14</sup>. Nu opnieuw wijzigingen moeten

<sup>11</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>12</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>13</sup> PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

<sup>14</sup> Zie bijlage I.

worden aangebracht, is het om duidelijkheidsredenen 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 Europese Unie, haar lidstaten en derde landen.

---

↓ 95/93 overweging 1 (aangepast)

- (3) ~~Overwegende dat de~~ Er  bestaat  een toenemend gebrek aan evenwicht ~~is~~ tussen het zich uitbreidende luchtverkeer in Europa en de ~~beschikbaarheid~~  capaciteit  van ~~passende luchthaveninfrastructuur~~  bepaalde luchthavensinfrastructuur  om aan deze vraag te voldoen. ~~dat de~~ Een groeiend aantal luchthavens in de Gemeenschap  heeft  dan ook met overbelasting te kampen ~~heeft~~.

---

↓ nieuw

- (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 schaarse hulpbron. 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 kunnen efficiënter 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, 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 deze verordening kan worden besloten om geleidelijk andere marktmechanismen in te voeren, zoals de intrekking en veiling van historische slot.

- (5) Het systeem voor de toekenning van slots op luchthavens in de Unie moet dus worden gewijzigd.

---

↓ 95/93 overweging 2 (aangepast)

- (6) ~~Overwegende dat de~~ De toewijzing van "slots" op overbelaste luchthavens moet zijn gebaseerd op onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende regels.

---

↓ nieuw

- (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 de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's over de toepassing van Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens<sup>15</sup> heeft de Commissie zich ertoe verbonden om voorstellen tot wijziging van de geldende wetgeving in te dienen indien die nodig is 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 coherent wetgevingskader bestaat dat de transparantie garandeert en de concurrentie waarborgt. Het is dus noodzakelijk een kader op te stellen voor de secundaire handel in slots in de Europese Unie.

---

↓ 95/93 overweging 6 (aangepast)  
⇒ nieuw

- (9) ~~Overwegende dat~~ De doorzichtigheid van informatie  is  een essentiële voorwaarde ~~is~~ voor een objectieve procedure voor de toewijzing van "slots".  ⇒ Het is noodzakelijk deze doorzichtigheid te versterken en rekening te houden met de technologische vooruitgang.

---

↓ 95/93 overweging 10  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- (10) ~~Overwegende dat ook~~  Er moeten bepalingen worden vastgesteld  om nieuwe gegadigden toegang tot de markt van de ~~Gemeenschap~~  Unie  ~~moeten kunnen krijgen~~  te bieden .  ⇒ Uit ervaring blijkt dat de huidige definitie van nieuwe gegadigde de concurrentie niet heeft bevordert 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.

---

<sup>15</sup> COM(2008) 227.

---

↓ nieuw

- (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 deze situatie al onder de prioriteit valt die wordt gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die een reeks slots vragen voor een regelmatige passagiersdienst, zonder tussenstop, tussen luchthavens in de Unie.

---

↓ 95/93 overweging 12  
(aangepast)

- (12) ~~Overwegende dat~~ Tevens  moeten  situaties ~~moeten~~ worden vermeden waarin door een gebrek aan beschikbare "slots" de voordelen van liberalisatie ongelijk zijn verdeeld en de mededinging wordt geschaad.

---

↓ nieuw

- (13) De voortgang die geboekt wordt 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 oprichting 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 een kader worden vastgesteld dat het mogelijk maakt de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende autoriteiten te betrekken bij de procedure voor het vaststellen van de luchthavencapaciteit en de coördinatieparameters. Er moet ook een nieuwe categorie luchthavens die van belang zijn voor dit netwerk worden vastgesteld, zodat 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.

---

↓ 95/93 overweging 5 (aangepast)  
⇒ nieuw

- (15) ~~Overwegende dat~~ De voor de gecoördineerde luchthaven verantwoordelijke lidstaat  die verantwoordelijk is voor de luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of de gecoördineerde luchtaven moet  een coördinator ~~moet~~ aanstellen wiens onpartijdigheid boven alle twijfel verheven is. ⇒ Daarom moet de rol van de coördinatoren worden versterkt. De coördinator moet derhalve juridisch, organisatorisch, financieel en wat de besluitvorming betreft onafhankelijk zijn van alle

belanghebbende partijen, lidstaten en organen die afhankelijk zijn van deze staten. Om te voorkomen dat de activiteiten van de coördinator te lijden zouden hebben onder een gebrek aan deskundigheid of menselijke, technische of financiële middelen, moet de lidstaat ervoor zorgen dat de coördinator over alle middelen beschikt die hem in staat stellen zijn taken goed uit te voeren. ⇐

---

↓ nieuw

- (16) Er moeten aanvullende verplichtingen voor luchtvaartmaatschappijen worden vastgesteld voor wat de indienen van informatie bij de coördinator betreft. Bovendien moeten aanvullende sancties worden opgelegd indien informatie wordt weggelaten of indien valse of bedriegelijke informatie wordt ingediend. Voor de luchthavens die deel uitmaken van het netwerk zijn de luchtvaartmaatschappijen verplicht om 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 goede praktijken kunnen uitwisselen met het oog op de uiteindelijke oprichting van een Europese coördinator.

---

↓95/93 overweging 4 (aangepast)

- (18) ~~Overwegende dat het, ten einde de exploitatie te vergemakkelijken, onder bepaalde voorwaarden wenselijk is dat een Lid-Staat~~ Een luchthaven  kan  als gecoördineerd ~~moet kunnen bestempelen~~  worden bestempeld  mits aan de beginselen van doorzichtigheid, onpartijdigheid en niet-discriminatie wordt voldaan  en onder de in deze verordening uiteengezette voorwaarden .

---

↓95/93 overweging 3 (aangepast)

⇒ nieuw

- (19) ~~Overwegende dat onpartijdigheid het beste wordt gewaarborgd wanneer~~ Het besluit om een luchthaven te coördineren  moet  door de voor die luchthaven verantwoordelijke lidstaat wordt genomen op grond van objectieve criteria. ⇐ Gezien de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en inzake de functie van netwerkbeheerder, is het nuttig de methoden voor de beoordeling van de luchthavencapaciteit op elkaar af te stemmen om een betere werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer te garanderen. ⇐

---

↓ nieuw

- (20) Er moet een procedure worden opgesteld die een lidstaat moet volgen wanneer zij besluit de kwalificatie van een gecoördineerde luchthaven of een luchthaven met



bemiddeling inzake de dienstregelingen te wijzigen in, respectievelijk, luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of luchthaven zonder status.

↓ 95/93 overweging 7

~~Overwegende dat de beginselen waarop het huidige systeem van toewijzing van "slots" is gebaseerd de grondslag van deze verordening kunnen vormen, mits dit systeem gelijke tred houdt met nieuwe ontwikkelingen op vervoergebied in de Gemeenschap;~~

↓ nieuw

(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.

↓ 95/93 overweging 8

~~Overwegende dat het beleid van de Gemeenschap volgens Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes<sup>16</sup> is gericht op vergemakkelijking van mededinging en stimulering van toegang tot de markt, en dat deze doelstellingen vragen om belangrijke steun voor luchtvaartmaatschappijen die diensten willen gaan onderhouden op intracommunautaire routes;~~

↓ 95/93 overweging 9

~~Overwegende dat het huidige systeem voorziet in historische rechten;~~

↓ 95/93 overweging 11  
(aangepast)  
⇒ nieuw

(22) ~~Overwegende dat het nodig is~~ Onder welbepaalde voorwaarden ☒ is het nodig ☒ te voorzien in bijzondere bepalingen voor de handhaving van adequate binnenlandse luchtdiensten naar ~~nationale gebieden~~ ☒ regio's van de desbetreffende lidstaat of lidstaten ☒ ⇒ wanneer een openbardienstverplichting is opgelegd ☒ .

<sup>16</sup> PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8.

- (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 openbardienstverplichtingen. Bovendien kan niet worden uitgesloten dat dergelijke regels tot discriminatie bij de toekenning van slots zouden 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 de onderhavige 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. Tegelijk moet de flexibiliteit die aan luchtvaartmaatschappijen wordt toegestaan, beter worden omkaderd teneinde verstoringen van de toepassing van deze verordening in de verschillende lidstaten te vermijden. Een betere benutting van de luchthavencapaciteit moet dus worden aangemoedigd.
- (24) Om luchtvaartmaatschappijen de kans te geven zich aan te passen aan dwingende noodsituaties 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 teneinde de coherentie te garanderen van de maatregelen die op gecoördineerde luchthavens dienen te worden genomen. In het kader van deze maatregelen kunnen luchtvaartmaatschappijen hun prioriteit behouden bij de toekenning van dezelfde reeksen voor de volgende dienstregelingsperiode, zelfs als ze het minimumgebruik van 85% niet hebben gehaald.
- (25) De rol van het coördinatiecomité moet op twee gebieden worden versterkt. Enerzijds moeten de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichtsautoriteit worden uitgenodigd om de vergaderingen van het comité bij te wonen. Anderzijds kan het coördinatiecomité voorstellen doen om advies te geven aan de coördinator en/of de lidstaat 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 verstrekken aan het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende autoriteit over het verband tussen de coördinatieparameters en de prestatiekernindicatoren die worden voorgesteld aan de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.
- (26) Uit ervaring blijkt 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 ontraderend effect te hebben op dit soort gedrag. Als het beheersorgaan gebruik maakt van dit systeem mag ze echter geen ontmoedigend

effect hebben op luchtvaartmaatschappijen die zich op de markt willen begeven of diensten willen ontwikkelen.

↓ 95/93 overweging 13

~~Overwegende dat het wenselijk is dat een zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande "slots" om de bovengenoemde doelstellingen te bereiken;~~

↓ 95/93 overweging 14  
(aangepast)

(27) ~~Overwegende dat~~ Het  is  wenselijk is dat derde landen de maatschappijen van de Gemeenschap  Unie  een gelijkwaardige behandeling geven.

↓ 95/93 overweging 15  
(aangepast)  
⇒ nieuw

(28) ~~Overwegende dat~~ De toepassing van deze verordening  mag  geen afbreuk mag doen aan de mededingingsregels van het Verdrag, inzonderheid de artikelen ~~85 en 86~~  101, 102  ⇒ en 106 ⇐.

↓ 95/93 overweging 16  
(aangepast)

(29) ~~Overwegende dat het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk op 2 december 1987 in Londen in een gezamenlijke verklaring van hun ministers van Buitenlandse Zaken regelingen zijn overeengekomen inzake meer samenwerking bij het gebruik van de luchthaven van Gibraltar, welke regelingen echter nog niet worden toegepast;~~  De ministeriële verklaring over de luchthaven van Gibraltar waarover op 18 september 2006 te Cordoba een akkoord is bereikt tijdens de eerste ministeriële bijeenkomst van het Forum voor dialoog over Gibraltar, vervangt de op 2 december 1987 te Londen afgelegde gemeenschappelijke verklaring over de luchthaven van Gibraltar, en de volledige naleving ervan wordt als de naleving van de verklaring van 1987 beschouwd.

↓ nieuw

(30) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, teneinde de methoden voor het opstellen van een studie over de capaciteit en de vraag te verduidelijken. Het is van bijzonder belang dat de Commissie

gedurende haar voorbereidende werkzaamheden adequaat overleg voert, onder meer op deskundigenniveau.

- (31) De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor gelijktijdige, snelle en adequate toezending van de vereiste documenten aan het Europees Parlement en de Raad.
- (32) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen, dienen uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie te worden toegekend. Deze uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig 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 controleren<sup>17</sup>.
- (33) Voor de vaststelling van uitvoeringshandelingen betreffende de oprichting van een Europese coördinator, het model voor het jaarlijkse activiteitenverslag van de coördinator en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en het besluit dat een of meerdere 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 noodredenen vereist is.

---

↓ 95/93 (aangepast)	overweging	17
------------------------	------------	----

- (35) ~~Overwegende dat~~ Deze verordening  moet  na een bepaalde toepassingsperiode opnieuw ~~moet~~ worden gezien om de werking ervan te beoordelen,

---

↓ nieuw
---------

- (36) Aangezien de doelstellingen van de maatregel – namelijk een homogener toepassing van de EU-wetgeving inzake slots – niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en, gezien de grensoverschrijdende dimensie van het luchtvervoer, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken,

---

<sup>17</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

---

↓ 95/93 (aangepast)

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## ⊗ Toepassingsgebied en definities ⊗

### *Artikel 1*

#### Werkingsfeer Toepassingsgebied

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 1  
(aangepast)

1. Deze verordening is van toepassing op ~~communautaire~~ ⊗ EU- ⊗ luchthavens.

---

↓ 95/93 (aangepast)

2. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk ⊗ van Groot-Brittannië en Noord-Ierland ⊗ betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, onverlet.

~~3. De toepassing van het bepaalde in deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden. De Regeringen van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van die datum in kennis stellen.~~

### *Artikel 2*

#### **Definities**

In deze verordening wordt verstaan onder:

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 a)

1) "slot": door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening;

b2) "nieuwe gegadigde":

- ii)a) een luchtvaartmaatschappij die, als onderdeel van een reeks slots, voor een bepaalde dag om een slot op een luchthaven verzoekt, als deze luchtvaartmaatschappij, als haar verzoek zou worden aanvaard, op die luchthaven op die dag minder dan vijf slots ter beschikking zou hebben, of

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 a)  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- ii)b) een luchtvaartmaatschappij die om een reeks slots verzoekt voor een rechtstreekse geregelde passagiersdienst tussen twee ~~communautaire~~  EU-  
 luchthavens waar ten hoogste twee andere luchtvaartmaatschappijen op die dag dezelfde rechtstreekse geregelde dienst onderhouden tussen die luchthavens ~~of luchthavensystemen~~, als deze luchtvaartmaatschappij, als haar verzoek zou worden aanvaard, voor die rechtstreekse dienst op die luchthaven op die dag desondanks minder dan ~~vijf~~  negen  slots ter beschikking zou hebben. ~~of~~

- ~~ii)c) een luchtvaartmaatschappij die om een reeks slots verzoekt voor een rechtstreekse geregelde dienst voor het vervoer van personen tussen die luchthaven en een regionale luchthaven waar geen andere luchtvaartmaatschappij op die dag een rechtstreekse geregelde dienst voor het vervoer van personen onderhoudt tussen die luchthavens of luchthavensystemen, als deze luchtvaartmaatschappij, als haar verzoek zou worden aanvaard, voor die rechtstreekse dienst op die luchthaven op die dag desondanks minder dan vijf slots ter beschikking zou hebben.~~

Een luchtvaartmaatschappij die  , samen met haar moederonderneming, haar eigen filialen of de filialen van haar moederonderneming,  meer dan ~~5~~  10  % van alle ~~ter beschikking staande~~  toegekende  slots op de betrokken dag op een bepaalde luchthaven bezit, ~~of meer dan 4 % van alle ter beschikking staande slots op de betrokken dag in een systeem van luchthavens waarvan die luchthaven deel uitmaakt,~~ wordt op die luchthaven niet als nieuwe gegadigde beschouwd.

↓ nieuw

Een luchtvaartmaatschappij die, in de zin van artikel 13, slots die zij als nieuwe gegadigde heeft verkregen, heeft overgedragen aan een andere luchtvaartmaatschappij op dezelfde luchthaven teneinde opnieuw aanspraak te kunnen maken op de status van nieuwe gegadigde op de luchthaven, wordt op die luchthaven niet als nieuwe gegadigde beschouwd;

---

↓ 95/93  
⇒ nieuw

e) ~~"rechtstreekse luchtdienst": een dienst tussen twee luchthavens, met inbegrip van de tussenlandingen, met hetzelfde vliegtuig en hetzelfde vluchtnummer;~~

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

---

↓ 95/93 (aangepast)

e4) ~~communautaire~~ ⊗ EU- ⊗ 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;

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)  
⇒ nieuw

5) "luchtvaartmaatschappij": een luchtvervoersonderneming die uiterlijk op 31 januari een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning voor het volgende zomerseizoen of uiterlijk op 31 augustus een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning voor het volgende winterseizoen bezit. Voor de toepassing van de artikelen ~~45, 89, 89bis~~10, ⇒ 11 ⇐ en ~~1013~~, omvat de definitie van luchtvaartmaatschappij ook maatschappijen uit de zakelijke luchtvaart, ~~indien deze een dienstregeling hanteren~~. Voor de toepassing van de artikelen 7, ~~17~~ en ~~1418~~ omvat de definitie van luchtvaartmaatschappij ook alle burgerluchtvaartmaatschappijen;

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)

6) "groep luchtvaartmaatschappijen": twee of meer luchtvaartmaatschappijen die samen gezamenlijke diensten of diensten op basis van een franchiseregeling of codesharing uitvoeren om een bepaalde luchtdienst uit te voeren;

---

↓ nieuw

- 7) "verlener van luchtvaartnavigatiediensten": elke verlener van luchtvaartnavigatiediensten in de zin van artikel 2, lid 5, van Verordening (EG) nr. 549/2004<sup>18</sup>;
- 8) "verlener van grondafhandelingsdiensten": elke verlener van grondafhandelingsdiensten in de zin van artikel [...] van Verordening nr. [...] (inzake grondafhandelingsdiensten), of elke luchthavengebruiker in de zin van artikel[...] van Verordening nr. [...] (inzake grondafhandelingsdiensten) die aan zelfafhandeling doet in de zin van artikel [...] van Verordening nr. [...] (inzake grondafhandelingsdiensten);
- 9) "luchthaven die deel uitmaakt van hetnetwerk": een luchthaven die niet wordt geconfronteerd met problemen van overbelasting maar die, in geval van plotse en aanzienlijke toename van eht verkeer of in geval van plotse en aanzienlijke afname van haar capaciteit, een invloed kan hebben op de werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer (hierna "het netwerk" genoemd) overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad<sup>19</sup>;

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)

- ~~10~~) "luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen": een luchthaven waar op sommige periodes 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 vergemakkelijken;

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)

- ~~11~~) "gecoördineerde luchthaven": elke luchthaven waarop een luchtvaartmaatschappij of andere exploitant van vliegtuigen, om te kunnen landen of opstijgen, moet beschikken over een door een coördinator toegewezen slot, met uitzondering van overheidsvluchten, noodlandingen en humanitaire vluchten;

---

↓ 95/93

- ~~h)~~ ~~"luchthavensysteem": twee of meer luchthavens die samen de luchtverbindingen van dezelfde stad of agglomeratie verzorgen, als vermeld in bijlage II bij Verordening (EEG) nr. 2408/92.~~

---

<sup>18</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

<sup>19</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.



---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)  
(aangepast)  
⇒ nieuw

12) "luchthavenbeheerder": ~~het lichaam dat~~ de entiteit die, al dan niet naast andere activiteiten, krachtens de nationale wet- of regelgeving verantwoordelijk is voor de administratie en het beheer van de luchthavenfaciliteiten en de coördinatie en controle van de activiteiten van de verschillende ondernemingen op die luchthaven ~~of op dat luchthavensysteem~~;

13) "reeks slots": ten minste ~~vijf~~ ⇒ 15 ⇐ slots die voor een ⇐ zomer ⇐ dienstregelingsperiode ⇒ en 10 slots die voor een winterdienstregelingsperiode ⇐ op ~~dezelfde tijd hetzelfde tijdstip en regelmatig~~ op dezelfde dag van de week ⇒ voor opeenvolgende weken ⇐ zijn aangevraagd en ~~aldus~~ ⊗ op deze basis door de coördinator ⊗ zijn toegewezen, of, wanneer dat niet mogelijk is, op ongeveer ~~dezelfde tijd hetzelfde tijdstip~~ zijn toegewezen;

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)

14) "zakelijke luchtvaart": die sector van de kleine luchtvaart ("general aviation") ~~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;

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)  
(aangepast)  
⇒ nieuw

15) "coördinatieparameters": de beschrijving in operationele termen van alle capaciteit die gedurende elke ~~coördinatie~~ ⊗ dienstregelings ⊗ periode op een luchthaven voor de toewijzing van slots beschikbaar is ⇒ en de operationele regels inzake het gebruik van de capaciteit ⇐, waarin alle technische, operationele en milieufactoren tot uiting komen die de prestaties van de luchthaveninfrastructuur en de verschillende subsystemen beïnvloeden;

---

↓ nieuw

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) "regelmatige luchtdienst": een reeks vluchten met de kenmerken die gedefinieerd zijn in artikel 2, punt 16, van Verordening (EG) nr. 1008/2008;

- 18) "geprogrammeerde niet-regelmatige luchtdienst": een reeks vluchten die niet voldoet aan alle voorwaarden van artikel 2, punt 16, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, maar die worden uitgevoerd met een dusdanige regelmaat of frequentie dat ze duidelijk deel uitmaken van een systematische reeks;
- 19) "netwerkbeheerder": het orgaan dat krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 is opgericht;
- 20) "prestatiebeoordelingsorgaan": het orgaan dat krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 is opgericht;
- 21) "nationale toezichthoudende autoriteit": het orgaan dat door de lidstaten is aangewezen of opgericht om dienst te doen als nationale autoriteit overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EG) nr. 549/2004.
- 

↓ 95/93 (aangepast)  
⇒ nieuw

## ⊗ Aanwijzing van luchthavens ⊗

### Artikel 3

#### Voorwaarden voor luchthavencoördinatie ⇒ of bemiddeling inzake de dienstregelingen ⇐ ⊗ op een luchthaven ⊗

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 a)

1. De lidstaten zijn niet verplicht een luchthaven als luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen 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 lid 3.

---

↓ 95/93  
→<sub>1</sub> 793/2004 art. 1, pt. 3 b)

2. Een lidstaat mag evenwel een luchthaven als →<sub>1</sub> luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen ← laten aanwijzen op voorwaarde dat is voldaan aan de beginselen van doorzichtigheid, onpartijdigheid en niet-discriminatie.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)  
(aangepast)  
⇒ nieuw

3. De verantwoordelijke lidstaat zorgt ervoor dat een grondige capaciteitsanalyse <sup>⇒</sup> van de capaciteit en de vraag <sup>⇐</sup> ~~wordt uitgevoerd~~ <sup>⊗</sup> ~~van~~ <sup>⊗</sup> op een luchthaven die niet is aangewezen <sup>⇒</sup>, een luchthaven die deel uitmaakt van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer (hierna "het netwerk" genoemd) <sup>⇐</sup> of een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen ~~wordt uitgevoerd~~ door de luchthavenbeheerder van die luchthaven of door een andere bevoegde instantie, wanneer die lidstaat dat noodzakelijk acht, dan wel binnen zes maanden:

- i) na een schriftelijk verzoek van luchtvaartmaatschappijen die meer dan de helft van de diensten op een luchthaven voor hun rekening nemen of van de luchthavenbeheerder, wanneer zij van oordeel zijn dat de capaciteit voor de bestaande of geplande diensten tijdens sommige perioden ontoereikend is; of

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)  
⇒ nieuw

- ii) op verzoek van de Commissie, met name wanneer ~~een luchthaven in feite alleen toegankelijk is voor luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegewezen of luchtvaartmaatschappijen en met name~~ nieuwe gegadigden ernstige problemen ondervinden bij het verwerven van aankomst- en vertrekmogelijkheden op de betrokken luchthaven <sup>⇒</sup> of wanneer de netwerkbeheerder dit nodig acht om de samenhang tussen het operationeel plan van de luchthaven en het operationeel plan van het netwerk te garanderen, overeenkomstig artikel 6, lid 7, van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie<sup>20</sup> <sup>⇐</sup>.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)

In deze analyse, ~~die op algemeen erkende methoden gebaseerd is,~~ 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 wijzigingen en wordt de voor het oplossen van de problemen benodigde termijn vastgesteld.

---

↓ nieuw

De analyse is gebaseerd op methoden die de Commissie bij gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, overeenkomstig artikel 15 van deze verordening. Deze methoden houden

---

<sup>20</sup> PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1.

rekening met de eisen van het operationeel netwerkplan, zoals vereist bij bijlage V van Verordening (EU) nr. 677/2011.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)  
(aangepast)  
⇒ nieuw

De analyse wordt bijgewerkt wanneer een beroep is gedaan op lid ~~56~~, ~~dan wel~~ wanneer er op de luchthaven veranderingen met ingrijpende gevolgen voor de capaciteit en het gebruik daarvan plaatsvinden ⇒ of op verzoek van het coördinatiecomité, de lidstaat of de Commissie ⇐. Zowel de analyse als de gevolgde methode worden 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.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 d)

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, hun representatieve organisaties, vertegenwoordigers van de ~~algemene luchtvaart~~ kleine luchtvaart ("general aviation") die regelmatig van de luchthaven gebruik maken en de luchtverkeersleidingsautoriteiten.

---

↓ nieuw

5. De Commissie kan de netwerkbeheerder verzoeken advies uit te brengen over de wijze waarop de capaciteit wordt vastgesteld in verhouding tot de werkingsbehoeften van het netwerk. De Commissie kan aanbevelingen opstellen. Als de lidstaten deze aanbevelingen niet volgen, moeten zij dit motiveren. De beslissing wordt meegedeeld aan de Commissie.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 d)  
⇒ nieuw

~~56~~. Indien zich tijdens ten minste één dienstregelingsperiode capaciteitsproblemen voordoen, zorgt de lidstaat ervoor dat de luchthaven voor de relevante periodes alleen als gecoördineerd wordt aangewezen wanneer

- a) de tekorten van dien aard zijn dat ernstige vertragingen op de luchthaven niet kunnen worden vermeden, en
- b) er geen mogelijkheden zijn om deze problemen op korte termijn op te lossen.

~~67~~. In afwijking van lid ~~56~~, onder b), mogen de lidstaten in uitzonderlijke omstandigheden de getroffen luchthavens voor de passende periode ⇒, die korter kan zijn dan een dienstregelingsperiode, ⇐ aanwijzen als gecoördineerd.

---

↓ nieuw

Bij wijze van uitzondering op leden 3, 4, 5 en 6 mogen de lidstaten, in noodsituaties, de getroffen luchthavens voor de desbetreffende periode als gecoördineerd aanwijzen.

8. Als uit de geactualiseerde studie van de capaciteit en de vraag op een gecoördineerde luchthaven of een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen blijkt dat de capaciteit niet volstaat om tegemoet te komen aan de effectieve of verwachte bewegingen op die luchthaven, wijzigt de lidstaat, na overleg met de in lid 4 vermelde entiteiten, de status van de luchthaven in luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of in luchthaven zonder status.

---

↓ 95/93

→<sub>1</sub> 793/2004 art. 1, pt. 3 e)

→<sub>1</sub> 7. ← Wanneer een →<sub>1</sub> gecoördineerde luchthaven ← voldoende capaciteit levert om aan de bestaande of geplande diensten te voldoen, wordt die luchthaven niet meer als volledig gecoördineerd bestempeld.

---

↓ nieuw

9. Op verzoek van de Commissie, die op eigen initiatief of op initiatief van de netwerkbeheerder kan optreden, en na raadplegen van de in lid 4 vermelde entiteiten, ziet de lidstaat erop toe dat een luchthaven zonder status wordt aangewezen als luchthaven die deel uitmaakt van het netwerk. De beslissing wordt meegedeeld aan de Commissie. Als de Commissie van mening is dat de luchthaven niet meer belangrijk is voor het netwerk, wijzigt de lidstaat, na raadpleging van de in lid 4 vermelde entiteiten, haar wijziging van de luchthaven in luchthaven zonder status.

10. Wanneer een beslissing wordt genomen uit hoofde van lid 6, 8 of 9, wordt zij uiterlijk op 1 april voor de winterdienstregelingsperiode en uiterlijk op 1 september voor de zomerdienstregelingsperiode door de lidstaat meegedeeld aan de in lid 4 vermelde entiteiten.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

⇒ nieuw

#### Artikel ~~6~~ 4

### Coördinatieparameters

1. Op een gecoördineerde luchthaven ⇒ of een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregeling ⇐ draagt de verantwoordelijke lidstaat er zorg voor dat de ⇒ coördinatie ⇐ parameters voor de toewijzing van slots tweemaal per jaar worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele ⇒ , prestatie-, ⇐ en

milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden ⇒ Deze beperkingen moeten aan de Commissie worden meegedeeld. De Commissie, voor zover nodig met de steun van de netwerkbeheerder, onderzoekt de beperkingen en stelt aanbevelingen op waarmee de lidstaat rekening moet houden alvorens de coördinatieparameters vast te stellen. ⇐

Hierbij 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.

32. De bepaling van de parameters en de gevolgde methode alsmede eventuele veranderingen daarin worden in het coördinatiecomité uitgebreid besproken teneinde de capaciteit en het aantal voor toewijzing beschikbare slots te verhogen, voordat een definitief besluit over de ⇐ coördinatie ⇐ parameters ~~voor de toewijzing van slots~~ wordt genomen. Alle relevante documenten worden desgevraagd ter beschikking van belanghebbenden gesteld.

---

⇓ nieuw

3. De vaststelling van de coördinatieparameters mag het onpartijdige en niet-discriminerende karakter van de slottoekenning niet in het gedrang brengen.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
⇐ nieuw

4. De parameters worden tijdig vóór ~~de eerste toewijzing~~ ⇐ de eerste toekenning ⇐ van slots ter voorbereiding van de planningsconferenties meegedeeld aan de luchthavencoördinator.

25. Ten behoeve van de in lid 1 genoemde taak stelt de coördinator, indien de lidstaat dit niet doet, na raadpleging van het coördinatiecomité in overeenstemming met de vastgestelde capaciteit passende coördinatie-intervallen vast.

---

↓ 95/93 (aangepast)

**⊗ Organisatie van de activiteiten voor de coördinatie, de bemiddeling inzake de dienstregelingen en de gegevensverzameling ⊗**

*Artikel ~~4~~ 5*

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 a)

**De bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator**

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)

⇒ nieuw

1. De lidstaat die verantwoordelijk is voor een ⇒ van het netwerk deel uitmakende ⇐ luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen 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, voorzover dit bestaat, een gekwalificeerde natuurlijke of rechtspersoon als bemiddelaar inzake de dienstregelingen respectievelijk luchthavencoördinator. Dezelfde bemiddelaar inzake de dienstregelingen of coördinator mag voor meer dan een luchthaven worden benoemd.

---

↓ nieuw

2. De lidstaten stimuleren de nauwe samenwerking tussen de coördinatoren en de bemiddelaars inzake de dienstregelingen, teneinde gemeenschappelijke projecten op Europees niveau te ontwikkelen. Afhankelijk van de voortgang van deze projecten, de voortgang bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de resultaten van het in artikel 21 vermelde beoordelingsverslag, stelt de Commissie uitvoeringsmaatregelen vast met betrekking tot de oprichting van een Europese coördinator. Deze uitvoeringsmaatregelen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. De in lid 3 van dit artikel vermelde beginselen inzake de onafhankelijkheid van de coördinator zijn *mutatis mutandis* van toepassing op de Europese coördinator.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)  
(aangepast)  
⇒ nieuw

23. De lidstaat die verantwoordelijk is voor een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een gecoördineerde luchthaven, zorgt ervoor dat:

- a) op een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen de bemiddelaar inzake de dienstregelingen zijn taken uit hoofde van deze verordening op onafhankelijke, onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze vervult;
- b) de coördinator op een gecoördineerde luchthaven ~~onafhankelijk is, doordat deze functioneel los staat~~ ⇒ op juridisch, organisatorisch en besluitvormingsgebied onafhankelijk is ⇐ van elke belanghebbende partij ⇒ van de lidstaat en de organen die afhankelijk zijn van deze staat; dit betekent dat: ⇐

---

↓ nieuw

i) op juridisch vlak de essentiële functies van de coördinator, die eruit bestaan de slots op billijke en niet-discriminerende toe te kennen, worden toevertrouwd aan een natuurlijke of rechtspersoon die zelf geen dienstverlener op de luchthaven, geen luchtvaartmaatschappij die verbindingen exploiteert vanaf de luchthaven of geen beheersorgaan van de luchthaven in kwestie is;

ii) op het vlak van organisatie en besluitvorming de coördinator autonoom optreedt tegenover de lidstaat, het beheersorgaan van de luchthaven, de dienstverleners en de luchtvaartmaatschappijen die verbindingen exploiteren vanaf de de luchthaven in kwestie, geen orders van hen ontvangt en geen verslagen bij hen moet indienen, behalve bij de lidstaat, geen deel uitmaakt van de structuren die direct of indirect belast zijn met hun dagelijks beheer en over effectieve beslissingsmacht beschikt voor wat betreft de elementen van de activa die nodig zijn voor de uitvoering hun functie. De lidstaten zien erop toe dat zodanig rekening wordt gehouden met de professionele belangen van de coördinator dat hij in alle onafhankelijkheid kan handelen;

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)  
(aangepast)

- c) ~~H~~het systeem voor de financiering van de activiteiten van de coördinator ~~is~~ zodanig ~~is~~  dat de onafhankelijke status van de coördinator wordt gewaarborgd~~s~~.
- ed) de coördinator zijn taken overeenkomstig deze verordening op onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze verricht.



---

↓ nieuw

De bij punt c) voorziene financiering wordt gewaarborgd door de luchtvervoerder die actief zijn op de gecoördineerde luchthavens en door de luchthaven, zodat de financiële last evenredig wordt verdeeld over alle belanghebbende partijen en vermeden wordt dat de financiering hoofdzakelijk afhankelijk is van één belanghebbende partij. De lidstaten zien erop toe dat de coördinator permanent beschikt over de nodige financiële, personele, technische en materiële middelen en over de deskundigheid om zijn activiteiten uit te voeren.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)  
(aangepast)

34. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator nemen deel aan alle ~~bij het Gemeenschapsrecht toegestane internationale~~ planningsconferenties van luchtvaartmaatschappijen  op internationaal niveau, overeenkomstig het recht van de Unie .

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)  
⇒ nieuw

45. 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.

56. 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.

67. 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 en de luchtverkeersleidingsautoriteiten, waarbij rekening wordt gehouden met de tijd en andere voor de betrokken luchthaven relevante parameters.

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

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)  
(aangepast)  
⇒ nieuw

Artikel 6

⊗ **Transparantie van de activiteiten voor coördinatie en bemiddeling inzake de dienstregelingen** ⊗

1. ⇒ Aan het einde van elke dienstregelingsperiode dient ~~De~~ de coördinator ~~dient op verzoek~~ ⇒ of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen ~~en~~ bij de betrokken lidstaten en de Commissie ~~jaarlijks~~ een verslag van de werkzaamheden in ⇒ waarin de algemene situatie met betrekking tot de toekenning van slots en/of de bemiddeling inzake de dienstregelingen wordt uiteengezet. ~~dat met name betrekking heeft op~~ ⇒ In dit verslag wordt met name ~~de~~ de toepassing van ~~de artikelen~~ ⊗ artikel ⊗ ⇒ 9, lid 5, en de artikelen ~~8 bis~~ 13 en 14 ~~18~~ ⊗ onderzocht, ~~en op~~ ⊗ alsook ⊗ eventuele klachten over de toepassing van de artikelen 8 en 10 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 een enquête onder de belanghebbende partijen over de kwaliteit van de door de coördinator verleende diensten. ←

---

↓ nieuw

2. De Commissie kan een model vaststellen voor het in lid 1 bedoelde activiteitenverslag. Dit uitvoeringsbesluit wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

---

↓ 95/93  
→<sub>1</sub> 793/2004 art. 1, pt. 4 c)

→<sub>1</sub> 8. ~~De coördinator stelt op verzoek binnen een redelijke termijn de volgende informatie gratis in schriftelijke of andere gemakkelijk toegankelijke vorm voor raadpleging aan belanghebbenden, in het bijzonder aan leden en waarnemers van het coördinatiecomité, ter beschikking~~ ←

---

↓ nieuw

3. De coördinator houdt een elektronische en gratis toegankelijke gegevensbank bij met de volgende informatie:

---

↓ 95/93

- a) de historische "slots" per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken;

---

↓ 95/93 (aangepast)

- b) de aangevraagde "slots" (~~eerste aanvragen~~) per luchtvaartmaatschappij en in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

---

↓ 95/93  
⇒ nieuw

- c) alle toegewezen "slots" en nog niet afgehandelde aanvragen voor "slots" per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;
- d) de nog beschikbare slots ⇒ in verhouding tot elk type beperking waarmee rekening is gehouden in de coördinatieparameters. De gegevensbank moet de luchtvaartmaatschappijen in staat stellen na te gaan of er nog slots beschikbaar zijn die overeenstemmen met hun behoeften ⇐ ;

---

↓ nieuw

- 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 geaggregeerde gegevens over de financiële vergoedingen gepubliceerd;

---

↓ 95/93  
⇒ nieuw

- ef) alle details over de ~~bij de toewijzing gehanteerde criteria~~ ⇒ coördinatieparameters ⇐.

---

↓ nieuw

Deze gegevens worden permanent geactualiseerd. Aan het einde van elk seizoen zorgt de coördinator voor de publicatie van het in lid 1 vermelde activiteitenverslag;

4. De coördinator zorgt ervoor dat de gegevens worden bijgehouden en toegankelijk zijn gedurende minstens vijf opeenvolgende dienstregelingsperioden.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 d)

~~9. 8. De informatie bedoeld in lid 8 moet uiterlijk op het tijdstip van de ter zake doende planningsconferenties en zo nodig tijdens en na de conferenties ter beschikking worden gesteld. De coördinator verstrekt deze informatie desgevraagd in samengevatte vorm. Voor het verstrekken van deze samengevatte informatie kan een op de kosten gebaseerde vergoeding worden gevraagd.~~

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 e)  
(aangepast)  
⇒ nieuw

~~105.~~ Wanneer er relevante, algemeen aanvaarde normen voor ~~het~~ het formaat van de ~~in~~ informatie over de dienstregelingen beschikbaar zijn, passen de bemiddelaar inzake de dienstregelingen, de coördinator en de luchtvaartmaatschappijen deze toe, op voorwaarde dat deze in overeenstemming zijn met het ~~Gemeenschap~~ EU- recht.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

## Artikel 7

### Informatie van de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator

1. Luchtvaartmaatschappijen die op ~~een~~ een luchthaven die deel uitmaakt van het netwerk, ~~en~~ een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een volledig gecoördineerde luchthaven diensten exploiteren of voornemens zijn dat te doen, verstrekken de bemiddelaar inzake de dienstregelingen ~~respectievelijk~~ de coördinator alle door hem gevraagde relevante informatie. ~~Wanneer een wijziging optreedt in deze informatie, stellen de~~ ~~luchtvaartmaatschappijen de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator hier zo~~ snel mogelijk van in kennis. ~~Alle relevante informatie wordt verstrekt in de vorm en binnen de termijn 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 gevraagde slots betreft overeenkomstig artikel 2, onder b) punt 2, in aanmerking komt voor de status van nieuwe gegadigde.~~

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

Voor alle andere luchthavens die niet speciaal zijn aangewezen, ~~verstrek~~ verstrekken ~~de~~ ~~luchtvaartmaatschappijen die diensten op de luchthaven exploiteren of voornemens zijn te exploiteren,~~ de luchthavenbeheerder, de verlener van grondafhandelingsdiensten en

de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ⇐ op verzoek van een coördinator ☒ alle ☒ informatie ~~waarover deze beheerder beschikt~~, over geplande diensten van luchtvaartmaatschappijen ☒ waarover zij beschikken ☒.

---

↓ nieuw

Op verzoek van de netwerkbeheerder verstrekken de bemiddelaar inzake de dienstregelingen of de coördinator hem alle in de vorige alinea bedoelde informatie.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

2. Als een luchtvaartmaatschappij de in lid 1 bedoelde informatie niet verstrekt, ~~tenzij de maatschappij op overtuigende wijze kan aantonen dat er verzachtende omstandigheden zijn, of zij onjuiste of misleidende informatie verstrekt~~, neemt de coördinator de slotaanvraag of -aanvragen, waarop de ontbrekende, onjuiste of misleidende informatie betrekking heeft, van die luchtvaartmaatschappij niet in overweging ☒, tenzij de maatschappij op overtuigende wijze kan aantonen dat er verzachtende omstandigheden zijn, of zij onjuiste of misleidende informatie verstrekt ☒. ⇒ Hij trekt de reeds toegekende 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 staat haar opmerkingen te maken.

3. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen of coördinator, de luchthavenbeheerder en de luchtverkeersleidingsautoriteiten 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 ⇐.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
⇒ nieuw

## Artikel ~~5~~ 8

### Coördinatiecomité

1. Op een gecoördineerde luchthaven zorgt de verantwoordelijke lidstaat ervoor dat er een coördinatiecomité wordt ingesteld. Hetzelfde coördinatiecomité mag voor meer dan een 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, en de betrokken luchtverkeersleidingsautoriteiten en vertegenwoordigers van de ~~algemene luchtvaart~~ kleine luchtvaart ("general aviation") die regelmatig gebruikmaken van de luchthaven ⇒, de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende autoriteit van de betrokken lidstaat ⇐.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
⇒ nieuw

De taken van het coördinatiecomité zijn:

- a) de coördinator en/of de lidstaat voorstellen te doen of te 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 ~~64~~ te bepalen coördinatieparameters;
  - iii) methoden om het gebruik van de toegewezen slots te controleren;
  - iv) lokale richtsnoeren ~~voor de toewijzing van slots of het toezicht op het gebruik van toegewezen slots, onder meer rekening houdend met eventuele milieuaspecten~~ zoals bepaald in artikel ~~89~~, lid ~~58~~;
  - v) ⇒ de factoren die van invloed zijn op ⇐ ~~verbeteringen van~~ de verkeerssituatie op de betrokken luchthaven;
  - vi) ernstige problemen die nieuwe gegadigden ondervinden als bedoeld in artikel ~~109~~, lid ~~96~~;
  - 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 ⇐ ;

---

↓ nieuw

- b) het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende autoriteit advies te verstrekken over het verband tussen de coördinatieparameters en de prestatiekernindicatoren die worden voorgesteld aan de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie;

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
⇒ nieuw

- bc) tussen alle betrokkenen te bemiddelen inzake klachten over de toewijzing van slots als bedoeld in artikel ~~119~~.

2. Op de vergaderingen van het coördinatiecomité worden vertegenwoordigers van de lidstaat en de coördinator als waarnemers uitgenodigd. ⇒ De Commissie mag op verzoek 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.

Elk lid van het coördinatiecomité kan lokale richtsnoeren als bedoeld in artikel ~~89~~, lid ~~58~~ voorstellen. Op verzoek van de coördinator bespreekt het coördinatiecomité voorstellen voor lokale richtsnoeren ~~voor de toewijzing van slots evenals de voor het toezicht op het gebruik van toegewezen slots voorgestelde richtsnoeren~~. 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 meegedeeld aan het prestatiebeoordelingsorgaan en de netwerkbeheerder. ⇐

↓ 95/93 (aangepast)

## ⊗ Toekenning van slots ⊗

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6  
⇒ nieuw

### Artikel ~~109~~

#### Slotpool

1. De coördinator vormt een pool die alle slots bevat ~~die niet volgens artikel 8, leden 2 en 4, zijn toegewezen~~. Alle nieuwe slotcapaciteit die overeenkomstig artikel 3, lid 3, is bepaald, wordt in de pool geplaatst.

~~2. Een reeks slots die aan een luchtvaartmaatschappij is toegewezen voor de exploitatie van een geregelde luchtdienst of een geplande niet-geregelde luchtdienst geeft die luchtvaartmaatschappij niet het recht op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, wanneer de luchtvaartmaatschappij de coördinator niet overtuigend kan aantonen dat zij de slots, zoals vrijgegeven door de coördinator, in de dienstregelingsperiode waarvoor zij toegewezen zijn, voor ten minste 80 % van de tijd heeft geëxploiteerd.~~

~~62.~~ Onverminderd artikel ~~810~~, ~~lid leden~~ 2 ⇒ en 3 ⇐, van deze verordening en onverminderd artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, worden in de pool opgenomen slots verdeeld over de luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend. 50% van deze slots wordt eerst toegewezen aan nieuwe gegadigden, tenzij hun aanvragen minder dan 50% bedragen. ⇒ De voorrang voor nieuwe gegadigden wordt gedurende de hele dienstregelingsperiode gerespecteerd. ⇐ De coördinator behandelt de verzoeken van nieuwe gegadigden en andere luchtvaartmaatschappijen op een billijke wijze, overeenkomstig de coördinatieperiodes van iedere dienstregelingsdag.

Aanvragen van nieuwe gegadigden die op grond van artikel 2, ~~onder b), punt 2)~~, ~~zowel punt i) als punt ii)~~, of artikel 2, onder b), ~~zowel punt i) als punt iii)~~, onder b), in aanmerking komen voor de status van nieuwe gegadigde, hebben voorrang.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)

3. Wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen voor slots kan worden voldaan, wordt onverminderd artikel 10, lid 2, voorrang verleend aan commerciële luchtdiensten, inzonderheid aan geregelde ☒ lucht ☒ diensten en geplande niet-geregelde ☒ lucht ☒ diensten. In geval van concurrerende aanvragen binnen dezelfde dienstencategorie wordt prioriteit gegeven aan diensten die gedurende het hele jaar worden uitgevoerd.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6  
⇒ nieuw

74. 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.

85. In geval van diensten die worden geëxploiteerd door een groep luchtvaartmaatschappijen kan slechts één van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen een aanvraag voor de benodigde slots indienen. De luchtvaartmaatschappij die een dergelijke dienst exploiteert neemt de verantwoordelijkheid op zich om te voldoen aan de in artikel 810, lid 2, genoemde exploitatiecriteria om ~~verworven rechten te behouden~~ ⇒ prioriteit te genieten. ⇐

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6  
(aangepast)  
⇒ nieuw

Slots die aan één van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen zijn toegewezen, kunnen door één of meer andere luchtvaartmaatschappijen ~~voor de gezamenlijke exploitatie~~ ⇒ 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. Wanneer dergelijke vluchten worden stopgezet, blijven de daarvoor gebruikte slots bij de luchtvaartmaatschappij waaraan zij oorspronkelijk waren toegewezen. ~~Luchtvaartmaatschappijen die deelnemen aan gezamenlijke vluchten, stellen de coördinatoren voor de aanvang van deze vluchten in kennis van de gegevens betreffende dergelijke vluchten~~ ⇒ 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. ⇐

---

↓ nieuw

Wanneer een reeks slots die aan een luchtvaartmaatschappij is toegekend, door een andere luchtvaartmaatschappij wordt gebruikt zonder aan de voorwaarden van deze alinea te



voldoen, trekt de coördinator de reeks in en stopt hij ze weer in de pool, na de betrokken luchtvaartmaatschappijen te hebben gehoord.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6

96. 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.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

67. 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.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

58. De coördinator houdt tevens rekening met de wereldwijd of in de ~~gehele Gemeenschap~~ Unie ~~en~~ door de luchtvaartsector opgestelde aanvullende ~~regels en~~ richtsnoeren en met de door het coördinatiecomité voorgestelde lokale richtsnoeren die door de voor de luchthaven in kwestie verantwoordelijke lidstaat of een andere bevoegde instantie zijn goedgekeurd, mits deze ~~regels en~~ richtsnoeren geen afbreuk doen aan de onafhankelijkheid van de coördinator, stroken met het ~~gemeenschaps~~ recht ~~en~~ van de Unie, ~~en~~ tot doel hebben de luchthavencapaciteit efficiënter te benutten ⇒ en vooraf aan de Commissie zijn meegedeeld en door haar zijn goedgekeurd ⇐ . ~~Deze regels worden door die lidstaat meegedeeld aan de Commissie.~~

---

↓ nieuw

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.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)

~~79~~. 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, inclusief de ~~algemene luchtvaart~~ kleine luchtvaart ("general aviation"). Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van de na de verdeling onder de gegadigde maatschappijen resterende slots in de ~~in artikel 10 bedoelde~~ pool en van op korte termijn beschikbaar komende slots.

### Artikel ~~8~~10

#### ~~Procedure voor de toewijzing van~~ ☒ Historische ☒ slots

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

1. Reeksen slots worden uit de slotpool aan luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, toegewezen als toestemming om de luchthaveninfrastructuur te gebruiken om te landen of op te stijgen gedurende de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn aangevraagd. Na afloop van deze dienstregelingsperiode worden zij teruggegeven aan de overeenkomstig artikel ~~10~~ gevormde slotpool.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

2. Onverminderd de artikelen 7, ~~8 bis et 9, artikel 10, lid 1, 12, 13 en artikel 1417, is lid 1 niet van toepassing~~ ⇒ wordt voor de toekenning van dezelfde reeks tijdens de volgende dienstregelingsperiode prioriteit verleend aan de betrokken luchtvervoerder als hij daartoe een aanvraag indient binnen de in artikel 7, lid 1, vermelde termijn, ~~wanneer~~ mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) een reeks slots ~~is~~ door ~~een~~ ☒ deze ☒ luchtvaartmaatschappij ☒ is ☒ gebruikt voor de uitvoering van geregelde en geplande niet-geregelde luchtdiensten, en
- b) de luchtvaartmaatschappij ~~kan~~ tot tevredenheid van de coördinator ☒ kan ☒ aantonen dat zij de door de coördinator toegewezen slots in kwestie voor ten minste ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % van de tijd heeft geëxploiteerd in de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn toegewezen.

~~In dat geval geeft de reeks slots de betrokken luchtvaartmaatschappij aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, mits binnen de in lid 1 van artikel 7 gestelde termijn door deze luchtvaartmaatschappij aangevraagd.~~

~~43~~. Wijziging van de tijden van reeksen slots voordat de resterende slots uit de slotpool als bedoeld in artikel 10 worden toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen die een

aanvraag hebben ingediend, wordt alleen toegestaan om operationele redenen,  $\Rightarrow$  zoals bijvoorbeeld wijzigingen van het gebruikte type luchtvaartuig of van de door de luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde verbinding  $\Leftarrow$  ~~of indien de slottijden van gegadigde maatschappijen zouden zijn verbeterd ten opzichte van de eerst aangevraagde tijden.~~ Dergelijke wijziging treedt pas in werking na uitdrukkelijke bevestiging door de coördinator.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6  
 $\Rightarrow$  nieuw

34. Slots die vóór 31 januari aan een luchtvaartmaatschappij zijn toegewezen voor het volgende zomerseizoen of vóór 31 augustus voor het volgende winterseizoen, maar die vóór die data aan de coördinator worden teruggegeven om opnieuw te worden toegewezen, tellen niet mee voor de berekening van het gebruik  $\Rightarrow$  voor zover de slots die toegekend blijven een reeks in de zin van artikel 2, punt 13, vormen  $\Leftarrow$  .

---

↓ nieuw

Slots die samenvallen met feestdagen worden in de reeks voor het volgende seizoen opgenomen zonder dat het niet-gebruik ervan hoeft te worden gerechtvaardigd.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6  
(aangepast)  
 $\Rightarrow$  nieuw

45. Indien niet kan worden aangetoond dat de reeks slots voor ~~80~~  $\Rightarrow$  85  $\Leftarrow$  % is gebruikt,  $\Rightarrow$  wordt de in lid 2 vermelde prioriteit niet toegekend  $\Leftarrow$  ~~worden alle slots waaruit die reeks bestaat, in de slotpool opgenomen,~~ tenzij voor de niet-benutting een van de volgende redenen kan worden aangevoerd:

- a) niet te voorziene en onvermijdelijke gevallen 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  $\Rightarrow$  volledige of gedeeltelijke  $\Leftarrow$  sluiting van een luchthaven of luchtruim;
  - iii) een ernstige verstoring van de vluchten op de desbetreffende luchthavens, waaronder de reeksen slots op andere ~~communautaire~~  $\boxtimes$  van de Unie  $\boxtimes$  die gerelateerd zijn aan routes welke getroffen worden door een dergelijke verstoring, gedurende een aanzienlijk deel van de desbetreffende dienstregelingsperiode;
- b) een onderbreking van luchtdiensten ten gevolge van acties die erop gericht zijn deze diensten te verstoren,  $\Rightarrow$  zoals stakingen,  $\Leftarrow$  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 ~~communautaire~~ luchtvaartmaatschappij ~~van de Unie~~, met als gevolg de afgifte van een tijdelijke vergunning door de vergunningverlenende autoriteiten in afwachting van een financiële reorganisatie van de luchtvaartmaatschappijovereenkomstig artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008;
- d) juridische procedures over de toepassing van artikel 12 op routes waaraan openbardienstverplichtingen zijn opgelegd overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1008/2008, hetgeen heeft geleid tot de tijdelijke schorsing van de exploitatie van deze routes.

---

↓ nieuw

Indien overeenkomstig Verordening (EG) nr. 474/2006<sup>21</sup> een exploitatieverbod in de Europese Unie wordt opgelegd aan een luchtvaartmaatschappij, wordt dit niet aanvaard als rechtvaardiging voor het niet-gebruik van een reeks slots in de zin van deze alinea.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6

~~56~~. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie de toepassing van lid ~~45~~ door de coördinator van een luchthaven die onder het toepassingsgebied van deze verordening valt.

Zij neemt een beslissing binnen twee maanden na ontvangst van een verzoek, overeenkomstig de procedure van artikel ~~13~~16, lid 2.

---

↓ nieuw

7. Wanneer de in lid 2, onder a) en b), vermelde voorwaarden niet zijn vervuld, kan de Commissie toch beslissen aan de luchtvaartmaatschappijen prioriteit toe te kennen voor dezelfde reeks tijdens de volgende dienstregelingsperiode indien dit gerechtvaardigd is om dwingende noodredenen die verband houden met buitengewone omstandigheden welke de toepassing van coherente maatregelen op die luchthavens vergen. De Commissie stelt de nodige maatregelen vast, die de duur van een dienstregelingsperiode niet mogen overschrijden. Zij stelt deze onmiddellijk toepasselijke uitvoeringsbesluiten vast overeenkomstig de in artikel 16, lid 3, bedoelde procedure.

---

<sup>21</sup> PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (aangepast) ⇒ nieuw
----------------------------------------------------

~~Artikel 8 ter~~

**~~Uitsluiting van schadevergoedingsclaims~~**

8. In verband met de eventuele beperking of beëindiging van ~~het recht op~~ ⇒ de prioriteit voor ⇐ reeksen slots als bedoeld in lid 2 van dit artikel 8, lid 2, uit hoofde van het ~~Gemeenschap~~ ⊗ EU- <⊗> recht, met name de toepassing van de ⊗ Verdrags <⊗> regels ~~van het Verdrag~~ inzake luchtvervoer, kunnen geen schadeclaims worden ingediend.

---

↓ nieuw
---------

Artikel 11

**Reservering van slots**

1. Het beheersorgaan van een gecoördineerde luchthaven kan beslissen het systeem van luchthavengelden te gebruiken om luchtvaartmaatschappijen te ontmoedigen slots laattijdig opnieuw in de in artikel 9 bedoelde pool te stoppen, en om hen te wijzen op hun verantwoordelijkheid als zij luchthaveninfrastructuur reserveren maar er geen gebruik van maken. De volgende beginselen moeten worden nageleefd:

a) alvorens een dergelijke beslissing te nemen, moet de procedure van artikel 6 van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>22</sup> worden nageleefd. De coördinator wordt eveneens geraadpleegd. Voor gecoördineerde luchthavens die niet onder artikel 1, lid 2, van Richtlijn 2009/12/EG vallen, raadpleegt het beheersorgaan de luchthavens 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 luchthavenheffingen;

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 voor de reservatie van luchthavencapaciteit (slots) die niet zijn gebruikt;

d) de verantwoordelijkheid voor de reservatie van luchthaveninfrastructuur zonder er gebruik van te maken, geldt niet voor slots die zijn toegewezen maar die opnieuw in de pool zijn gestopt vóór 31 januari voor de volgende zomerdienstregelingsperiode, of vóór 31 augustus voor de volgeden winterdienstregelingsperiode, voor slots die samenvallen met feestdagen en die voor die dagen opnieuw in de pool zijn gestopt, en voor slots waarvoor het niet-gebruik kan worden gerechtvaardigd op basis van artikel 10, lid 5;

---

<sup>22</sup> PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11.

e) deze beslissing wordt minstens zes maanden vóór het begin van de desbetreffende dienstregelingsperiode meegedeeld aan de coördinator, de belanghebbende partijen en de Commissie.

2. De coördinator deelt alle informatie die het mogelijk maakt de in lid vermelde beslissing ten uitvoer te leggen, mee aan het beheersorgaan van de luchthaven.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

### *Artikel ~~9~~12*

#### **Openbaredienstverplichtingen**

1. Als op een route overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd, kan een lidstaat op een gecoördineerde luchthaven de voor de voorgenomen diensten op die route vereiste slots reserveren. Indien de gereserveerde slots op de betrokken route niet worden gebruikt, worden deze 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, worden de slots gereserveerd voor een andere route waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden of worden zij teruggegeven aan de pool.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)

2. De aanbestedingsprocedure van artikel 16, lid 9, artikel 17, lid 3, artikel 17, lid 7, en artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 wordt gevolgd voor het gebruik van de in lid 1  van dit artikel  bedoelde slots, wanneer meer dan één ~~communautaire~~  EU-  luchtvaartmaatschappij belangstelling heeft om de route te exploiteren en niet in staat is geweest binnen één uur vóór of na de van de coördinator gevraagde tijden slots te verkrijgen

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)

#### **Mobiliteit van slots**

### *Artikel ~~8 bis~~ 13*

#### ~~Mobiliteit~~ **Overdrachten en uitwisselingen** van slots

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
⇒ nieuw

1. Slots mogen:

- 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 ⇐
  - ~~i) tussen moeder- en dochtermaatschappijen, en tussen dochtermaatschappijen van dezelfde moedermaatschappij,~~
  - ~~ii) als onderdeel van de verwerving van de zeggenschap over het kapitaal van een luchtvaartmaatschappij,~~
  - ~~iii) in geval van gehele of gedeeltelijke overname, wanneer de slots rechtstreeks gekoppeld zijn aan de overgenomen luchtvaartmaatschappij.~~
- c) tussen luchtvaartmaatschappijen worden uitgewisseld op basis van een slot voor een slot ⇒ , met of zonder financiële of andere vergoeding ⇐ .

---

↓ nieuw

2. De lidstaat stelt een permanent kader op dat contacten mogelijk maakt tussen luchtvaartmaatschappijen die belang stellen in de overdracht of uitwisseling van slots, met inachtneming van het recht van de Unie.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

2. De in lid 1 bedoelde overdrachten of uitwisselingen worden ter kennis van de coördinator gebracht en treden niet in werking voordat zij uitdrukkelijk door de coördinator zijn bevestigd. De coördinator bevestigt de overdrachten of uitwisselingen niet, wanneer zij niet aan de voorwaarden van deze verordening voldoen en hij er niet van overtuigd is dat:

- a) de luchthavenexploitatie niet wordt geschaad, rekening houdend met alle technische, operationele ⇒ , prestatie- ⇐ en milieubeperkingen;
- b) de overeenkomstig artikel 912 opgelegde beperkingen worden nageleefd;
- c) lid 3 ☒ van dit artikel ☒ niet van toepassing is op een slotoverdracht<sub>u</sub>.

---

↓ nieuw

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 aan de Commissie, indien zij daarom verzoeken. Er mogen geen voorwaarden voor overdrachten of uitwisselingen worden gesteld die tot doel hebben de mogelijkheid te beperken voor de luchtvaartmaatschappij die slots wil verkrijgen om de concurrentie aan te gaan met de luchtvaartmaatschappij die de slots overdraagt of uitwisselt.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)

3. Slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, ~~onder b)~~  punt 2 , kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder b) worden overgedragen, behalve in het geval van een wettelijk toegestane overname van de activiteiten van een failliete onderneming.

Slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, ~~onder b) punt 2, onder b), punten ii) en iii)~~, kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperiodes 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.

Slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, onder ~~b) 2~~, kunnen gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder c), worden uitgewisseld, behalve om de slottijden voor deze diensten dichter bij de oorspronkelijk gevraagde te brengen.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

#### Artikel 14

Bepalingen betreffende het mededingingsrecht



Deze verordening doet geen afbreuk aan de bevoegdheden van overheidsinstanties om de overdracht van slots tussen luchtvaartmaatschappijen te eisen ⇒ goed te keuren ⇐ en de toewijzing ervan te reguleren op grond van de nationale mededingingswet of de artikelen 81 of 82 ⊗ 101, 102 ⊗ ⇒ of 106 ⇐ van het Verdrag of Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad<sup>23</sup>. ~~Deze overdrachten kunnen uitsluitend plaatsvinden zonder financiële compensatie.~~

↓ 545/2009 art. 1, lid 1

#### ~~Artikel 10 bis~~

~~Voor de toepassing van artikel 10, lid 2, aanvaarden de coördinatoren dat de luchtvaartmaatschappijen voor de zomerdienstregelingsperiode van 2010 recht hebben op de reeksen slots die hun overeenkomstig deze verordening aan het begin van de zomerdienstregelingsperiode van 2009 waren toegewezen.~~

↓ nieuw

## Gedelegeerde handelingen en comité

#### Artikel 15

#### Delegatie

1. De bevoegdheid van de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen, is onderworpen aan de voorwaarden die in dit artikel zijn bepaald.
2. De bevoegdheid om de in artikel 3, lid 3, in fine, bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend voor onbepaalde duur, met ingang van de inwerkingtreding van de onderhavige verordening.
3. De in artikel 3, lid 3, in fine, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk ogenblik door het Europees Parlement en de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking stelt een einde aan de delegatie van de bevoegdheden die in dat besluit worden gepreciseerd. De intrekking wordt van kracht op de dag na die van de publicatie van het besluit in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een latere gepreciseerde datum. De intrekking heeft geen gevolgen voor gedelegeerde handelingen die reeds van kracht zijn.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daar gelijktijdig van in kennis.
5. De in artikel 3, lid 3, in fine, bedoelde gedelegeerde handelingen worden pas van kracht als het Europees Parlement of de Raad geen bezwaar hebben gemaakt binnen twee maanden na de mededeling van het besluit aan het Europees Parlement en de Raad, of indien het

<sup>23</sup> PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

Parlement en de Raad de Commissie vóór het verstrijken van deze termijn in kennis hebben gesteld van hun voornemen om geen bezwaar te maken. Deze termijn kan met twee maanden worden verlengd op initiatief van het Europees Parlement of de Raad.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9

## Artikel 16

### Comitéprocedure

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9  
⇒ nieuw

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité ⇒ in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 ⇐ .

2. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, ~~zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit~~ ⇒ is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011<sup>24</sup> van toepassing ⇐ .

~~De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.~~

↓ nieuw

Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt deze procedure zonder resultaat gesloten indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van een advies, de voorzitter dit besluit of een tweederdemeerderheid van de leden hierom vraagt.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing, in samenhang met artikel 5.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9

~~34.~~ Voorts kan het comité door de Commissie worden geraadpleegd over elke andere kwestie in verband met de toepassing van deze verordening.

~~4. Het comité stelt zijn reglement van orde vast~~

<sup>24</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9  
(aangepast)  
⇒ nieuw

## ⊗ Handhavingsmaatregelen ⊗

### Artikel 17

#### ⊗ Concordantie tussen slots en vluchtplannen ⊗

1. ⇒ Als een luchtvaartmaatschappij een vluchtplan indient, moet dit plan een vewijzign naar het toegekende slot bevatten. De netwerkbeheerder verwert ⇐ ~~Een~~ het vluchtplan van een luchtvaartmaatschappij ~~kan door de bevoegde luchtverkeersleidingsautoriteiten worden verworpen,~~ wanneer de luchtvaartmaatschappij van plan is op een gecoördineerde luchthaven te landen of op te stijgen tijdens de periodes waarin de luchthaven gecoördineerd is, zonder dat de coördinator daarvoor een slot heeft toegewezen. ⇒ Exploitanten van vluchten in het kader van de zakelijke luchtvaart worden geacht niet over een slot te beschikken als zij een vlucht uitvoeren nadat de in het slot voorzien tijdspanne is verstreken en als de vertraging niet te wijten is aan de luchtvaartnavigatiediensten. ⇐

---

↓ nieuw

2. De lidstaat stelt de nodige maatregelen vast voor de uitwisseling van informatie tussen de coördinator, de netwerkbeheerder, de verlener van luchtvaartnavigatiediensten en de luchthavenbeheersentiteit.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9  
⇒ nieuw

### Artikel ~~14~~18

#### Tenuitvoerlegging

21. De coördinator trekt de reeks slots die is toegewezen aan een luchtvaartmaatschappij in oprichting in en plaatst deze in de pool op 31 januari voor het volgende zomerseizoen of op 31 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 gezegd 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 delen regelmatig geactualiseerde informatie mee aan de coördinator en beantwoorden zijn vragen binnen een redelijke termijn. ⇐

~~3. Wanneer een luchtvaartmaatschappij een reeks slots heeft verkregen als resultaat van een uitwisseling overeenkomstig artikel 9, lid 1, onder e), en deze slots niet zijn gebruikt zoals voorgenomen, trekt de coördinator de reeks slots in en plaatst hij deze in de pool.~~

42. Luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk ~~en~~ ⇒ of ⇐ opzettelijk luchtdiensten uitvoeren op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van de als onderdeel van een reeks slots toegewezen slot of slots op aanzienlijk andere wijze gebruiken dan zij aangaven te zullen doen ten tijde van de toewijzing van de slots, ~~waardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad~~, verliezen de in artikel 810, lid 2, bedoelde ~~status~~ ⇒ prioriteit ⇐. Nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord en één waarschuwing heeft uitgegeven, kan de coördinator besluiten de desbetreffende 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 luchtvervoerder gelijkwaardige slots vraagt, is de coördinator niet verplicht deze toe te kennen. ⇐

---

↓ nieuw

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

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9  
⇒ nieuw

53. De lidstaten zorgen ervoor dat er doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties ~~of gelijkwaardige maatregelen zijn~~ ⇒ bestaan en worden toegepast ⇐

– waarmee kan worden opgetreden tegen het herhaaldelijk ~~en~~ ⇒ of ⇐ opzettelijk uitvoeren van luchtdiensten ⇒ zonder overeenkomstig slot of ⇐ op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen slots of tegen het gebruik van slots op wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de ~~toewijzing~~ toekenning van de slots, ~~waardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad~~;

---

↓ nieuw

- wanneer de 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 in artikel 11 vastgestelde sanctiemechanisme;

- in geval van weigering om de bij de artikelen 7 en 13 voorziene informatie aan de coördinator of bemiddelaar inzake de dienstregelingen mee te delen of in geval van mededeling van valse of bedrieglijke informatie.

De coördinator wordt in kennis gesteld van de toepassing van deze sancties.

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9  
⇒ nieuw

~~64.~~ Onverminderd artikel 10, lid ~~45~~, kan een coördinator, wanneer een luchtvaartmaatschappij er niet in slaagt het in artikel ~~810~~, lid 2, vermelde gebruikspercentage van ⇒ 85 ⇐ ~~80~~% 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 ~~45~~, 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 ⇒ 15 ⇐ ~~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 15% van de geldigheidsperiode van de reeks als de luchtvaartmaatschappij niet aantoonbaar voornemens te zijn ze te gebruiken. ⇐

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 7

*Artikel ~~119~~*

**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, de artikelen ~~8, 8 bis en 109~~, ~~10, 13 en 17~~, en artikel ~~118~~, leden ~~1 à 4 en 6~~, ~~1, 2 en 4~~, 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.

---

↓ 95/93

*Artikel ~~120~~*

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 8  
(aangepast)  
⇒ nieuw

**Betrekkingen met derde landen**

1. ~~kan de~~ De Commissie ~~⇒ kan ⇐~~, volgens de procedure van artikel 16, lid 2, besluiten dat een of meer lidstaten maatregelen ~~⇒ maatregelen ⇐~~ moeten treffen, inclusief de ~~gehele of gedeeltelijke schorsing van de toepassing van deze verordening,~~ ~~⇒~~ intrekking van slots, ~~⇐~~ ten aanzien van een of meer luchtvaartmaatschappijen uit ~~dat~~ ~~⊗~~ een ~~⊗~~ derde land, teneinde het discriminerende gedrag van ~~het betrokken~~ ~~⊗~~ dat ~~⊗~~ derde land te beëindigen. ~~W~~wanneer, wat de toewijzing en het gebruik van slots op zijn luchthavens betreft, blijkt dat ~~een dat~~ derde land:

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

~~kan de Commissie volgens de procedure van artikel 13, lid 2, besluiten dat een of meer lidstaten maatregelen moeten treffen, inclusief de gehele of gedeeltelijke schorsing van de toepassing van deze verordening, ten aanzien van een of meer luchtvaartmaatschappijen uit dat derde land, teneinde het discriminerende gedrag van het betrokken derde land te beëindigen.~~

---

↓ 95/93 (aangepast)

2. De lidstaten stellen de Commissie op de hoogte van alle ernstige juridische of feitelijke moeilijkheden die ~~e~~ommunautaire ~~⊗~~ EU- ~~⊗~~ luchtvaartmaatschappijen ondervinden bij het verwerven van "slots" op luchthavens in derde landen.

## ~~⊗~~ Slotbepalingen ~~⊗~~

---

↓ 793/2004 art. 1, pt. 10  
⇒ nieuw

Artikel ~~14 bis~~ 21

### Rapportage en samenwerking

1. De Commissie dient uiterlijk ~~drie~~ ~~⇒ 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 ~~8, 8 bis en~~ 9, 10 ~~⇒ 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.



*Artikel 22*

**Intrekking**

Verordenign (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.

---

↓ 95/93 (aangepast)

*Artikel ~~15~~23*

**Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking ~~op de dertigste dag volgende op die van haar~~ ☒ op de eerste dag van de tweede dienstregelingsperiode die begint na de ☒ bekendmaking ☒ ervan ☒ 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*  
[...]



## **BIJLAGE I**

### **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)

---



## BIJLAGE II

### 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 <i>bis</i>	Artikel 13
Artikel 8 <i>bis</i> , lid 1	Artikel 13, lid 1
—	Artikel 13, lid 2, eerste alinea
Artikel 8 <i>bis</i> , lid 2	Artikel 13, lid 2, tweede alinea
—	Artikel 13, lid 2, in fine
Artikel 8 <i>bis</i> , lid 3	Artikel 13, lid 3
Artikel 8 <i>ter</i> , eerste zin	Artikel 10, lid 7
Artikel 8 <i>ter</i> , tweede zin	Artikel 14
Artikel 8 <i>ter</i> , 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 <i>bis</i>	—
Artikel 11	Artikel 19
Artikel 12	Artikel 20

Artikel 13, leden 1 en 2

—

Artikel 13, lid 3

Artikel 13, lid 4

—

Artikel 14, lid 1

—

Artikel 14, lid 2

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 16, leden 1 en 2

Artikel 16, lid 3

Artikel 16, lid 4

—

Artikel 15

Artikel 17, lid 1

Artikel 17, lid 2

Artikel 18, lid 1

—

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