



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.12.2011
KOM(2011) 827 endelig

2011/0391 (COD)

Lufthavnspakken

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler for tildeling af slots i Õ Den Europæiske Unions Õ lufthavne

(Omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

{SEK(2011) 1443 endelig}

{SEK(2011) 1444 endelig}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Baggrund

1. I lufthavne, hvor luftfartsselskabernes efterspørgsel efter ankomst- og afgangstidspunkter (landing slots / takeoff slots) overstiger lufthavnens kapacitet, benyttes mekanismer for tildeling af slots for at fastsætte et regelsæt, der skal følges, når slots tildeles. Efter at have fået tildelt slots i en lufthavn må et luftfartsselskab benytte hele den infrastruktur, som er nødvendig for at foretage en flyvning på et bestemt tidspunkt (landingsbaner, rullebaner og forpladser samt terminaler for passagerflyvninger). Alt efter forholdene i lufthavnen kan der være behov for slottildeling på bestemte tidspunkter af dagen eller i visse travle perioder. Formålet går ud på at sikre, at adgangen til overbelastede lufthavne tilrettelægges efter rimelige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige regler for tildelingen af slots, således at lufthavnens kapacitet udnyttes optimalt, og der åbnes mulighed for ligelige konkurrencevilkår.
2. I 1993 vedtog Fællesskabet Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (i det følgende benævnt "slotforordningen"), som i 2004 blev ændret på flere væsentlige punkter. Luftfart er i sagens natur en verdensomspændende forretningsaktivitet, men er samtidig underlagt lokale forskrifter, og det er derfor vigtigt at bemærke, at slottildelingen ikke fungerer ens i verdens forskellige regioner. I Europa bygger slotforordningen på globale retningslinjer, der er opstillet af International Air Transport Association (IATA).
3. Det nugældende slottildelingssystem har følgende hovedtræk: medlemsstaterne skal udpege en lufthavn som koordineret lufthavn, hvis en grundig kapacitetsanalyse godtgør, at kapaciteten i denne lufthavn er klart utilstrækkelig¹. I anden omgang udpeger medlemsstaten en lufthavnskoordinator. Koordinatoren har til opgave at tildele slots og har pligt til at arbejde på en uafhængig, neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde.
4. Slots tildeles for enten sommerfartplansæsonen eller vinterfartplansæsonen. Hvis et luftfartsselskab benytter en slotserie² i mindst 80 % af tiden i en fartplansæson, får det ret til samme slotserie i næste, tilsvarende fartplansæson ("hidtidigt udnyttede slots", "hævdvundne rettigheder" eller "80 20-reglen"). Hvis denne grænse ikke nås,

¹ Lufthavne, hvor der blot i nogle perioder kan forventes overbelastning, udpeges som fartplansformidlede lufthavne. I disse lufthavne bygger proceduren på et frivilligt samarbejde mellem luftfartsselskaberne. Der udpeges en fartplansformidler for at lette luftfartsselskabernes forretningsaktiviteter.

² Ifølge slotforordningens artikel 2, litra k), består en "slotserie" af "mindst 5 slots, der er blevet ansøgt om for en fartplansæson på samme tid, regelmæssigt på samme ugedag, og som er blevet således tildelt eller, hvis det ikke er muligt, på omtrent samme tidspunkt".

indgår disse slots i puljen af slots med henblik på fornyet tildeling. 50 % af disse slots tildeles først og fremmest til de nytilkomne luftfartsselskaber³.

5. Der findes pt. 89 fuldt koordinerede lufthavne i stater, hvor slotforordningen anvendes (EØS-området plus Schweiz). Heraf koordineres 62 lufthavne året rundt, og 27 koordineres på sæsonbasis. I nogle af disse lufthavne, f.eks. London Heathrow og Paris Orly, overstiger efterspørgslen i betydeligt grad kapaciteten året rundt; i andre lufthavne er kapaciteten begrænset i visse spidsbelastningsperioder. Atten medlemsstater har mindst én koordineret lufthavn og skal derfor udpege en koordinator.

1.2. Forslagets begrundelse og formål

6. Gennemførelsen af slotforordningen har forbedret slottildelingens neutralitet og gennemsigtighed betydeligt i travle europæiske lufthavne, hvilket udgør et vigtigt bidrag til oprettelsen af det indre marked for luftfart; den har således ydet et stort bidrag til at oprette det indre marked for luftfart. Slotforordningen blev indført på et tidspunkt, hvor det europæiske lufttransportmarked stadig var domineret af et fåtal af traditionelle nationale selskaber. I vore dage er der dog skabt en mere livlig konkurrence. Siden 1992 er antallet af ruter inden for EU mere end fordoblet, og langdistanceflyvningerne fra europæiske lufthavne er steget med 150 %. I 1992 fandtes der kun 93 europæiske ruter, som blev befløjet af flere end to luftfartsselskaber. I 2010 fandtes der 479 sådanne ruter. Det er tvivlsomt, hvorvidt disse fremskridt havde kunnet opnås uden et system, hvormed det sikres, at slots i overbelastede lufthavne tildeles på en måde, der eliminerer enhver uberettiget indflydelse fra offentlige myndigheder, nationale selskaber eller lufthavne.
7. Som Eurocontrol og ACI-Europe⁴ har påpeget, er overbelastningen af lufthavne en af de største udfordringer for Europa. Ifølge Eurocontrols Long Term Forecast af december 2010⁵, selv når der tages højde for de pt. planlagte infrastrukturforbedringer, vil op til 10 % af efterspørgslen efter lufttransport stadig ikke kunne opfyldes i 2030 på grund af manglende kapacitet i lufthavne. Derudover fremgår det af den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, at der ikke kan imødeses nogen forbedring af situationen i Unionens travleste lufthavne, selv når de planlagte kapacitetsforbedringer tages i betragtning⁶.
8. I lyset af kapacitetsmanglen i de største lufthavne og følgevirkningerne for de europæiske borgeres mobilitet er anlægget af nye landingsbaner og lufthavnsinfrastruktur et indlysende svar. Imidlertid giver infrastrukturens påvirkning af miljøet og arealanvendelsen anledning til voksende betænkeligheder. Desuden bekræfter den aktuelle økonomiske krise betydningen af at sikre bæredygtige budgetter på lang sigt. Der må findes mere effektive og omkostningseffektive løsninger i stedet for at afhjælpe overbelastningen ved at udvide den materielle infrastruktur.

³ I slotforordningens artikel 2, litra b), defineres et nytilkommet luftfartsselskab som et luftfartsselskab med en begrænset tilstedeværelse i en lufthavn.

⁴ Airport Council International Europe (www.aci-europe.org).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. Tallene i Eurocontrols rapport vedrører udelukkende IFR-flyvninger (lufttrafik, hvor der flyves efter instrumentflyvereglerne).

⁶ Se tabel 1 "Forecast Airport Congestion" i konsekvensanalysen, som ledsager dette forslag, s. 17.

9. Det står klart, at en mekanisme til fordeling af slots ikke kan skabe yderligere kapacitet. Det står også klart, at tildelingen af slots ikke kan løse de mange vanskeligheder, som kapacitetsmanglen afføder: hvordan sikres Europas regioner eksempelvis tilstrækkelige luftruter fra lufthavne med begrænset kapacitet; hvordan forbedres forbindelserne mellem overbelastede hubs og verdens øvrige regioner? Dette betydelige behov vil aldrig kunne imødekommes alene ved at forbedre ordninger for tildeling af slots. Disse ordninger kan imidlertid udgøre et effektivt instrument til at forvalte den begrænsede kapacitet.
10. Det er derfor nødvendigt at revidere slotforordningen for at slå fast, i hvor høj grad den kan forbedres i henseende til at afstemme kapaciteten med efterspørgslen efter lufttransport i alle sektorerne (langdistanceflyvninger, regionale ruter, fragtflyvninger osv.). I hvidbogen om transport af marts 2011 anerkendtes slottildelingens betydning for oprettelsen af et integreret og effektivt marked med sigte på et fælles europæisk transportområde; denne hvidbog er en del af flagskibsinitiativet "Et ressource-effektivt Europa", der blev iværksat som led i Europa 2020-strategien. Efterfølgende har Kommissionen indgående forberedt indførelsen af markedsbaserede mekanismer til at forvalte udnyttelsen af slots, ved at markedsaktørerne (luftfartsselskaberne) tilbydes incitamenter og fordele, der forventes at påvirke deres adfærd i gunstig retning, således at den begrænsede disponible kapacitet kan udnyttes af de selskaber, som er i stand til at opnå det bedste økonomiske resultat heraf. En mere rationel udnyttelse af den begrænsede disponible kapacitet kan dermed opnås uden at udbygge den eksisterende fysiske kapacitet.
11. Et sådant marked for slots (i form af et sekundært marked) har i nogen tid fungeret i Det Forenede Kongeriges lufthavne, hvilket Kommissionen konstaterede i en meddelelse af 2008⁷. De disponible slots i Heathrow er således blevet handlet til høje priser: i marts 2008 var der udbredte forlydender om, at Continental Airlines havde betalt 209 mio. USD (143 mio. EUR efter dagens vekselkurs) for fire slotpar i Heathrow.
12. I de senere år er der lagt forholdsvis større vægt på behovet for at forbedre lufttransportsystemets resultater på europæisk niveau. De ændringer af lufttrafikstyringen i Europa, som er foretaget siden 2009 inden for rammerne af initiativet "det fælles europæiske luftrum", vidner om, at systemet i visse henseender styres bedre på europæisk eller regionalt niveau. Dette gælder bl.a. oprettelsen af de funktionelle luftrumsblokke og styrkelsen af centrale funktioner som f.eks. netforvaltningen. Da nettet både omfatter forbindelser fra punkt til punkt og "hub and spoke"-forbindelser, kan det ikke undgås, at problemer i en del af nettet (f.eks. lukning af et væsentligt knudepunkt) får følger for nettets øvrige dele. Dette gælder navnlig, når afgørende dele af nettet udnytter kapaciteten maksimalt eller så godt som maksimalt, hvilket eksempelvis nedsætter den disponible margen til at tage imod omdirigerede flyvninger. Derfor indgår en forbedring af systemets modstandsdygtighed over for kriser også i forbedringen af det europæiske systems samlede præstationer.

⁷

KOM(2008) 227.

1.3. Formålet med forslaget

13. Hovedformålet går ud på at garantere en optimal tildeling og udnyttelse af slots i overbelastede lufthavne. Følgende specifikke mål er fastsat:

- (1) mekanismer til tildeling og udnyttelse af slots styrkes, og en effektiv anvendelse af disse garanteres, og
- (2) loyale konkurrencevilkår fremmes, og konkurrencen mellem luftfartsselskaberne styrkes.

1.4. Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

14. Forslaget omhandler en ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. Der findes ingen andre bestemmelser, som direkte omhandler tildelingen af slots.

1.5. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

15. Dette initiativ er en af de foranstaltninger, som er påkrævet for at iværksætte det fælles europæisk transportområde, der er beskrevet i hvidbogen fra Kommissionen med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" [KOM(2011) 144]. Initiativet indgår ligeledes i foranstaltningerne i "lufthavns pakken", der betragtes som et strategisk initiativ i Kommissionens arbejdsprogram for 2011 [KOM(2010) 623] med henblik på at udnytte det fælles markeds vækstpotentiale.

2. RESULTATER AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

2.1. Høring af interesserede parter

16. Efter en første høring af de interesserede parter i 2007 og efter vedtagelsen af meddelelser i 2007 (KOM(2007) 704) og 2008 (KOM(2008) 227) iværksatte Kommissionen i september 2010 en stort anlagt offentlig høring online med henblik på at evaluere forordningens virkemåde på dette tidspunkt og opfordre de berørte parter til at afgive deres bemærkninger til en udførlig liste over foranstaltninger, som kunne iværksættes i forbindelse med en revision af forordningen. En anden høring af de berørte parter blev tilrettelagt den 29. november 2010 med deltagelse af 16 medlemsstater og repræsentanter for de forskellige berørte parter.

17. En sammenfatning af høringen er offentliggjort på Kommissionens websted⁸. Luftfartsselskaberne er overordnet set tilfredse med slotforordningens virkemåde i den nugældende udgave, og de fleste respondenter fra denne gruppe ønsker derfor, at der ikke foretages ændringer. Slottildelingsordningen regulerer bogstavelig talt adgangen til nogle af verdens mest efterspurgte lufthavne, hvilket er en forklaring på

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Sammenfatningen findes i punkt 8 i undersøgelsen af mulighederne for at revidere slotforordningen (Steer Davies Gleave, 2011).

spørgsmålets følsomhed navnlig hos luftfartsselskaberne. Flere luftfartsselskaber gør gældende, at den manglende lufthavnskapacitet er hovedproblemet, hvilket ikke afhjælpes ved at ændre slotforordningen.

18. Hos lufthavnene og lufthavnssammenslutningerne er behovet for en ændring større, og de kunne derfor i højere grad se nytten af de løsninger, som fremkom i forbindelse med høringen. Om end i mindre udtalt grad gjorde dette sig også gældende hos slotkoordinatorerne. Meningsforskellene var større mellem medlemsstaterne og de øvrige respondenter, skønt stort set alle berørte parter var velvilligt indstillet over for at ændre slotforordningen.

2.2. Ekspertbistand

19. Kommissionens løbende overvågning af forordningens virkemåde ledsages af adskillige eksterne undersøgelser, hvis resultater står til rådighed på Kommissionens websted⁹. I 2010 besluttede Kommissionen bl.a. at foretage en grundig analyse af situationen i perioden 2006-2010¹⁰. Ifølge denne analyses konklusioner hæmmer flere problemer pt. en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten i Europa.

2.3. Konsekvensanalyse

20. I konsekvensanalysen skabes et overblik over de forskellige påtænkte løsninger. Indholdet af de tre pakker af foranstaltninger kan sammenfattes på følgende måde.
21. Den første pakke omfatter foranstaltninger, som tilsigter at gøre tildelingen og udnyttelsen af slots mere effektiv uden at ændre systemets forvaltningsmæssige karakter. Den nugældende ordning vil blive forbedret på flere punkter, men der indføres ikke en markedsbaseret mekanisme. Pakkens begrænsede rækkevidde har til følge, at de anslåede fordele bliver forholdsvis beskedne, dvs. en gennemsnitlig årlig stigning på 0,4 % i antallet af befordrede passagerer.
22. Den anden pakke indeholder elementerne fra den første pakke plus flere elementer og herunder markedsbaserede mekanismer (der åbnes udtrykkeligt mulighed for at oprette et sekundært slotmarked i hele EU). Den omfatter desuden flere konkurrencefremmende forslag, f.eks. en revision af bestemmelsen om nyttilkomne luftfartsselskaber og en definition af lidt strengere kriterier for at opnå forrang ved tildelingen af slots til den efterfølgende sæson ("hævdvundne rettigheder"). For perioden 2012-2025 anslås det, at pakken åbner mulighed for en gennemsnitlig årlig stigning på 1,6 % (svarende til 23,8 mio.) i antallet af befordrede passagerer, en økonomisk nettogevinst på 5,3 mia. EUR og en mærkbar stigning i beskæftigelsen (op til 62 000 fuldtidsstillinger).
23. Pakken indebærer en risiko for skadelige miljøpåvirkninger, fordi CO₂-emissionerne øges som følge af det stigende antal flyvninger. Men da lufttransportsektorens CO₂-emissioner vil blive regnskabsført i den generelle emissionskvotehandelsordning fra

⁹ Som eksempel kan nævnes: National Economic Research Associates (NERA), Study to assess the effects of different slot allocation schemes, 2004, og Mott MacDonald, Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports, 2006. Alle de nævnte undersøgelser står til rådighed på: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ Se Steer Davies Gleave-undersøgelsen, jf. fodnoten på side 8.

2012, forventes denne række af foranstaltninger ikke at medføre en stigning i de samlede CO₂-emissioner. Og da den eksisterende kapacitet desuden vil blive udnyttet mere intensivt, undgås negative miljøpåvirkninger fra en kapacitetsforøgelse.

24. Den tredje pakke omfatter alle den anden pakkes elementer, men desuden videreudvikles den markedsbaserede mekanisme, idet slots, der er tildelt på grundlag af "hævdvundne rettigheder" eller "hidtidigt udnyttede slots", trækkes tilbage og bortauktioneres. Denne pakke åbner mulighed for en stigning på 1,9 til 2 % i antallet af lufttransportbrugere svarende til 27,3 til 28,7 mio. yderligere passagerer pr. år. Da dette er en hidtil uset foranstaltning, må dens potentielle positive virkninger opvejes mod risikoen for en betydelig forøgelse af luftfartsselskabernes driftsomkostninger på grund af forstyrrelsen af deres fartplaner og "hub and spoke"-drift, som bygger på en stor portefølje af slots i de overbelastede lufthavne. Derfor skaber denne pakke en relativt mindre økonomisk fordel på mellem 2,8 og 5 mia. EUR.
25. I betragtning af evalueringen af de forskellige pakker af foranstaltninger på grundlag af kriterier for effektivitet, omkostningseffektivitet og sammenhæng anbefales det at iværksætte den anden af disse pakker, fordi fordelene forventes langt at overstige de resulterende omkostninger.

3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD

3.1. Resumé af forslaget

3.1.1. Der åbnes mulighed for sekundær handel med slots, og konkurrencen styrkes

26. For at opmuntre til at øge slotmobiliteten tillades det udtrykkeligt i forslaget selskaberne at købe og sælge slots. En forbedret slotmobilitet vil lette luftfartsselskabernes tilpasning af porteføljerne alt efter deres planlægningsbehov. I slotforordningen tillades det allerede luftfartsselskaberne at handle med slots. I mange tilfælde byttes disponible slots på et efterspurgt tidspunkt af dagen med "junk" slots, dvs. slots sent på aftenen eller tidligt på eftermiddagen, som derfor ikke er særligt nyttige. Når transaktionen har fundet sted, returneres de "junk" slots, som alene blev brugt til at gennemføre handlen, til puljen. Ifølge den nugældende forordning er *overførsel* af slots kun tilladt i et meget begrænset antal tilfælde.
27. Den gældende bestemmelse for nytilkomne luftfartsselskaber, der giver forrang til luftfartsselskaber, som kun råder over få slots i en koordineret lufthavn, har ikke skabt de forventede resultater. Generelt set vil en stærk konkurrent, som søger at etablere sig i en given lufthavn, skulle skabe sig en portefølje af levedygtige slots for reelt at kunne konkurrere med det dominerende luftfartsselskab i lufthavnen (sædvanligvis det "nationale" selskab). Ud fra de gældende regler falder luftfartsselskaberne hurtigt uden for anvendelsesområdet for definitionen nytilkommet luftfartsselskab i en lufthavn, selv om luftfartsselskabet kun råder over få slots. Det foreslås derfor at udvide definitionen for nytilkommet luftfartsselskab for at lette seriøse konkurrenters vilkår og mindske den opsplitting af fartplaner, som opstår ved at tildele slots til et større antal luftfartsselskaber, der ikke er i stand til på en varig måde at anvende dem til et modspil mod dominerende luftfartsselskaber.

3.1.2. *Styrke slottildelingsprocedurens gennemsigtighed og slotkoordinatorernes uafhængighed*

28. Forslaget indeholder flere bestemmelser med henblik på at garantere, at slottildelingsproceduren afvikles med en tilstrækkelig grad af gennemsigtighed. Det er ikke alene vigtigt for luftfartsselskaberne, som benytter slots, men også for de offentlige myndigheder, som varetager tilsynsopgaverne. Dette bliver endnu vigtigere i et system, hvor sekundær handel tillades.

29. Med forslaget bliver det muligt at definere strengere kriterier for koordinatorernes uafhængighed af alle interesserede parter. Den tilstræber også at styrke samarbejdet mellem koordinatore ved i første omgang at fokusere på fælles projekter f.eks. om udvikling af fælles edb-programmer til slottildeling og omlægning af koordineringsaktiviteter i lufthavne, som befinder sig i forskellige medlemsstater. Alt efter de opnåede fremskridt vil Kommissionen med tiden kunne foreslå, at der nedsættes en europæisk koordinator med ansvar for slottildelingen i alle Unionens lufthavne.

3.1.3. *Slottildelingsordningen integreres i reformen af det europæiske lufttrafikstyringssystem (det fælles europæiske luftrum)*

30. Forslaget har bl.a. til formål at styrke lufttrafikstyringsnettet på europæisk niveau ved at associere den europæiske netforvalter med slottildelingsproceduren. Kommissionen vil dermed kunne forlange, at der foretages en analyse af kapaciteten i en lufthavn, såfremt netforvalteren finder dette nødvendigt for at garantere sammenhængen med programmet for lufthavnens drift (hvilket allerede er fastsat i den forordning, hvori netforvalterfunktionen oprettes). Denne analyse af kapaciteten vil skulle foretages efter normer, som er godkendt på europæisk niveau. Desuden vil Kommissionen kunne afgive henstillinger til medlemsstaten om evalueringen af kapaciteten, hvis netforvalteren skønner, at hensynet til det europæiske nets drift ikke fuldt ud tages i betragtning. Formålet med disse henstillinger skulle være at give medlemsstaten mulighed for at tage hensyn til udviklingen af det europæiske net og skabe bedre forståelse for betydningen af evalueringen af lufthavnskapaciteten for hele nettet; f.eks. med hensyn til forsinkelser.

31. Med forslaget introduceres endvidere en ny lufthavnskategori "lufthavn, der indgår i nettet". Lufthavne af denne type koordineres ikke, men de betragtes som vigtige, fordi de kan skabe nødløsninger i tilfælde af, at nettet forstyrres. I forslaget fastsættes det derfor, at koordinatorene indsamler oplysninger om operationerne i disse lufthavne.

3.1.4. *"80 20-reglen" og definitionen af slotserie ændres, og lufthavnsafgiftsordningen benyttes til at modvirke en sen returnering af slots til puljen*

32. For at sikre, at den eksisterende kapacitet udnyttes optimalt, foretages der i forslaget visse ændringer af kriterierne for udnyttelsen af lufthavnsslots med henblik på tildelingen af "hævdvundne rettigheder". For at et luftfartsselskab kan opnå forrang ved tildelingen af slots i den efterfølgende fartplansæson, skal selskabet have udnyttet mindst 85 % af den tildelte slotserie (i stedet for de nugældende 80 %).

33. Desuden øges en series mindste varighed (dvs. det mindste antal krævede ugentlige slots for at opnå forrang ved tildelingen af slots i den efterfølgende fartplansæson) fra 5 til 15 uger for sommerfartplansæsonen og til 10 for vinterfartplansæsonen.

Forlængelsen af slotserien vil mindske opsplitningen af slotstrukturen i lufthavne, fordi korte serier, som fremmer hævdevundne rettigheder, kan hindre andre luftfartsselskabers udnyttelse af længere slotserier. Der er fastsat undtagelsesbestemmelser for visse trafiktyper (*charterflyvninger*) af hensyn til de regionale lufthavnes karakteristika.

34. For at garantere, at slots, som reserveres før fartplansæsonens begyndelse, reelt udnyttes i overensstemmelse med luftfartsselskabets program, giver forslaget lufthavnene mulighed for at anvende lufthavnsafgiftsordningen til at modvirke, at luftfartsselskaberne returnerer slots til puljen for sent. Det at reservere lufthavnskapacitet uden at udnytte den skaber en udgift, som pt. bæres af de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen. Med forslaget tilskyndes lufthavnens forvaltningsorgan til at indføre en afgiftsordning, som modvirker adfærd, der fører til en mindre effektiv udnyttelse af lufthavnens kapacitet.

3.2. Bestemmelser, som forbliver uændrede

35. Følgende bestemmelser overtages fra den nugældende forordning uden større ændringer: artikel 2, litra a), b), nr. i), og litra e), g), k), l), o) og p); artikel 3, stk. 1, 2, 4 og 6; artikel 4, stk. 1, andet afsnit og stk. 5; artikel 5, stk. 3, litra a) og d), og stk. 4, 5 og 6; artikel 6, stk. 3, litra a), b) og c); artikel 8, stk. 1, litra a), nr. i), ii) iii) og iv), og litra c); artikel 9, stk. 3, 6, 7 og 9; artikel 10, stk. 1 og stk. 5, litra a), nr. i) og iii), litra c) og d), og stk. 6; artikel 12; artikel 13, stk. 2, andet afsnit, litra b) og c), stk. 3, første og andet afsnit; artikel 16, stk. 1 og 5; artikel 19; artikel 21, stk. 2; og artikel 21, stk. 2.

3.3. Retsgrundlag

Artikel 91 i TEUF.

3.4. Subsidiaritetsprincippet

36. Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, da forslaget ikke hører ind under Unionens enekompetence. Målene kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde: der er fortsat behov for at harmonisere betingelserne for adgang til overbelastede lufthavne i EU for at undgå, at konflikter mellem forskellig national praksis skaber hindringer for luftfartsmarkedet. Derfor er der behov for at løse problemerne angående adgang til overbelastede lufthavne på europæisk niveau.
37. Målet om at sikre et velfungerende indre marked for luftfart ved at mindske de hindringer for samhandelen inden for EU, der opstår som følge af forskellige nationale normer eller praksis, vil ikke i tilstrækkelig grad kunne nås af medlemsstaterne. Derfor er en indsats på EU-niveau nødvendig i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet og under hensyntagen til problemets omfang og virkninger.
38. EU-bestemmelserne for tildeling af slots er et vigtigt supplement til den EU-lovgivning, der danner grundlag for det indre marked for luftfart. En retfærdig, gennemsigtig og ikke-diskriminerende ordning, hvormed kapaciteten fordeles i de lufthavne, hvor efterspørgslen overstiger udbuddet, er afgørende for at konkretisere

de europæiske luftfartsselskabers frihed til at udøve ruteflyvning inden for EU, således som det er fastsat i den gældende EU-lovgivning.

39. Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

3.5. Proportionalitetsprincippet

40. De yderligere begrænsninger for de økonomiske operatører, slotkoordinatorerne og de nationale myndigheder er afgrænset til det strengt nødvendige for at garantere en ikke-diskriminerende procedure for tildeling af slots og en optimal fordeling af den begrænsede kapacitet i de mest overbelastede lufthavne i Europa.

3.6. Reguleringsmiddel/reguleringsform

41. Reguleringsmiddel/reguleringsform: En forordning.

42. Retsakten bør finde generel anvendelse. Den omfatter flere forpligtelser, som får direkte virkning for lufthavnskoordinatorer, luftfartsselskaber, lufthavnenes og luftrumets forvaltningsorganer i Europa og for Kommissionen. Den mest egnede retsakt er dermed en forordning, idet andre løsninger ikke gør det muligt at opfylde målene.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

43. Forslaget har ingen konsekvenser for Unionens budget.

5. FAKULTATIVE ELEMENTER

5.1. Forenkling

44. Med forslaget forenkles lovgivningen, idet det omarbejder slotforordningen for at indarbejde de ændrede udgaver af denne forordning tillige med ændringerne i det aktuelle forslag i ét instrument.

5.2. Ophævelse af gældende retsforskrifter

45. Vedtagelsen af dette forslag medfører, at den gældende slotforordning ophæves.

5.3. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

46. Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

↓ 95/93 (tilpasset)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler for tildeling af ~~ankomst- og afgangstidspunkters~~ slots i Fællesskabets
 ☒ Den Europæiske Unions ☒ lufthavne

(Omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til ~~Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab~~
 ☒ traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ☒, særlig artikel ☒ 100, stk. 2 ☒,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

↓ ny

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af
 ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne¹³ er blevet ændret
 væsentligt ved flere lejligheder¹⁴. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør
 forordningen af klarhedshensyn omarbejdes.

¹¹ EFT C [...] af [...], s. [...].

¹² EUT C [...] af [...], s. [...].

¹³ EFT L 14 af 22.1.1993, s.1.

¹⁴ Se bilag I.

- (2) Forordning (EØF) nr. 95/93 har ydet et afgørende bidrag til virkeliggørelsen af det indre marked for luftfart og udviklingen af forbindelserne mellem Den Europæiske Unions medlemsstater indbyrdes og med tredjelande, idet den garanterer adgang til overbelastede lufthavne i Unionen efter neutrale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende regler.

↓ 95/93 betragtning 1 (tilpasset)

- (3) ☒ Dog findes der ☒ ~~Der er~~ et stadig større misforhold mellem væksten inden for lufttransportsystemet i Europa og ☒ kapaciteten i visse lufthavnsinfrastrukturer ☒ ~~den lufthavnsinfrastruktur~~, der er til rådighed for at tilfredsstille efterspørgslen. Der er derfor et stigende antal overbelastede lufthavne i ~~Fællesskabet~~ ☒ Unionen ☒.

↓ ny

- (4) Det system, der er indført i 1993 med henblik på at tildele slots, sikrer ikke en optimal tildeling og udnyttelse af slots og dermed af lufthavnens kapacitet. Den stigende overbelastning af lufthavne og den begrænsede udvikling af større nye lufthavnsinfrastrukturer gør slots til en mangelvare. Adgangen til slots har afgørende betydning for udøvelsen af lufttransportydelser og opretholdelsen af en reel konkurrence. Til dette formål kan tildelingen og udnyttelsen af slots effektiviseres ved at indføre markedsbaserede mekanismer, garantere, at ikke-udnyttede slots stilles til rådighed for interesserede luftfartsselskaber hurtigst muligt og på en gennemsigtig måde, og styrke systemets grundprincipper, hvad angår tildeling, forvaltning og udnyttelse af slots. Skønt hævdvundne rettigheder til slots opfylder luftfarts-selskabernes behov for stabile fartplaner, kunne det samtidig i forbindelse med den kommende evaluering af den nugældende forordnings anvendelse overvejes gradvist at indføre andre markedsbaserede mekanismer såsom tilbagetrækning af hævdvundne rettigheder til slots og efterfølgende tildeling af disse efter auktion.

- (5) Der er således behov for at ændre det system, der benyttes til at tildele slots i Unionens lufthavne.

↓ 95/93 betragtning 2 (tilpasset)

- (6) Tildelingen af ~~ankomst- og afgangstidspunkter~~ slots i de overbelastede lufthavne bør ☒ fortsat ☒ være baseret på neutrale og gennemsigtige regler, der ikke indebærer nogen forskelsbehandling.

↓ ny

- (7) Det nuværende slottildelingssystem bør tilpasses til de markedsbaserede mekanismer, som benyttes i nogle lufthavne til at overføre eller bytte slots. Kommissionen gav i sin meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale

Udvalg og Regionsudvalget om anvendelsen af forordning (EF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne¹⁵ tilsagn om, at hvis det viser sig, at der af konkurrencemæssige eller andre hensyn bliver behov for at revidere den eksisterende lovgivning, vil den fremsætte et forslag herom.

- (8) Erfaringerne viser, at lovrammen for den sekundære handel med slots, dvs. bytning af slots med kompensation af monetær eller anden art, ikke er ensartet og sammenhængende, og den giver ingen garanti for gennemsigtighed og opretholdelse af den frie konkurrence. Der må derfor skabes rammer for den sekundære handel med slots i Den Europæiske Union.

↓ 95/93 betragtning 6

⇒ ny

- (9) Oplysningernes gennemsigtighed er af væsentlig betydning for at sikre en objektiv procedure for tildeling af ~~ankomst- eller afgangstidspunkter~~ slots. ⇒ Der er behov for at øge denne gennemsigtighed og tage højde for teknologiske fremskridt. ⇐

↓ 95/93 betragtning 10 (tilpasset)

⇒ ny

- (10) ☒ Der bør fastsættes bestemmelser, der giver ☒ ~~der bør gives mulighed for~~ nytilkomne luftfartsselskaber ~~på EF~~ ☒ adgang til Unionens ☒ markedet. ⇒ Erfaringen viser, at den gældende definition af nytilkommet luftfartsselskab ikke har styrket konkurrencen tilstrækkeligt, og den kan derfor med fordel ændres. Det er desuden nødvendigt at sætte ind mod misbrug ved at begrænse et luftfartsselskabs mulighed for at opnå status som nytilkommet luftfartsselskab, hvis det i fællesskab med eget moderselskab, egne filialer eller moderselskabets filialer har mere end 10 % af det samlede antal tildelte slots på den pågældende dag i en given lufthavn. Tilsvarende bør et luftfartsselskab ikke betragtes som et nytilkommet luftfartsselskab, hvis det har overført slots, det har opnået som nytilkommet luftfartsselskab, for på ny at kunne påberåbe sig denne status. ⇐

↓ ny

- (11) Der bør ikke længere gives prioritet til et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie i en lufthavn til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem denne lufthavn og en regional lufthavn, hvis der allerede er taget højde for denne situation med den prioritet, som er tillagt et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem to lufthavne i Unionen.

¹⁵

KOM(2008) 227.

↓ 95/93 betragtning 12 (tilpasset)

- (12) ~~Det er ligeledes~~ ☒ bør ~~et~~ ☒ nødvendigt at undgå situationer ☒ undgå ☒ , hvor fordelene ved en liberalisering bliver ulige fordelt, og der opstår konkurrenceforvridning som følge af manglen på disponible ~~ankomst- eller afgangstidspunkterslots~~.
-

↓ ny

- (13) De fremskridt, der er opnået i forbindelse med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, har stor indflydelse på slottildelingsprocessen. En ajourføring af reglerne for tildeling af slots er påkrævet som følge af indførelsen af præstationsordninger, hvorved lufthavnene, luftfartstjenesteudøvere og luftrumsbrugerne pålægges regler for overvågning og forbedring af præstationerne, og som følge af netforvalterfunktionen, der bygger på oprettelsen af et europæisk rutenet og en central styring af lufttrafikken. Der er derfor behov for at oprette en passende ramme, som åbner mulighed for at inddrage netforvalteren, præstationsvurderingsorganet og de nationale tilsynsmyndigheder i den procedure, hvormed lufthavnskapaciteten og koordineringsparametre fastsættes. Der bør også oprettes en ny kategori af lufthavne af interesse for dette net med henblik på at øge nettets reaktionsmuligheder i krisesituationer.

- (14) En bedre koordinering mellem flyveplaner og slots bør sikres for at udnytte lufthavnskapaciteten bedre og forbedre flyvningernes punktlighed.
-

↓ 95/93 betragtning 5 (tilpasset)

⇒ ny

- (15) Den medlemsstat, der er ansvarlig for den ☒ fartplansformidlede eller ☒ koordinerede lufthavn, bør sikre, at der udnævnes en ☒ fartplansformidler eller en ☒ koordinator, hvis neutralitet der ikke må herske nogen tvivl om. ⇒ Til dette formål bør koordinators rolle styrkes. Koordinatoren bør derfor sikres juridisk, organisatorisk, beslutningsmæssig og finansiell uafhængighed i forhold til alle interesserede parter, medlemsstaten og organer, der er afhængige af denne stat. For at undgå, at koordinatorens aktiviteter påvirkes af mangel på personalemæssige, tekniske eller finansielle ressourcer, bør medlemsstaten sørge for, at koordinatoren får tilstrækkelige ressourcer til at udføre sine opgaver. ⇐
-

↓ ny

- (16) Luftfartsselskaberne bør pålægges yderligere forpligtelser til at indsende oplysninger til koordinatoren. Der bør indføres yderligere sanktioner i tilfælde af, at oplysninger ikke forelægges, eller at fejlagtige eller misvisende oplysninger forelægges. Luftfartsselskaberne bør for de lufthavne, der indgår i nettet, forpligtes til at meddele deres

flyveintentioner eller andre relevante oplysninger, som koordinatoren eller fartplansformidleren anmoder om.

- (17) Unionen bør lette samarbejdet mellem koordinatorene og fartplansformidlerne, så de får mulighed for at udveksle god praksis med henblik på at etablere en europæisk koordinatør på dette rette tidspunkt.

↓ 95/93 betragtning 4 (tilpasset)

- (18) ~~Under visse omstændigheder bør en medlemsstat for at lette afviklingen af trafikken have mulighed for at give~~ En lufthavn ☒ kan gives ☒ status som koordineret lufthavn, forudsat at principperne om gennemsigtighed, neutralitet og ikke-forskelsbehandling ☒ og betingelserne i nærværende forordning ☒ er overholdt.

↓ 95/93 betragtning 3 (tilpasset)
⇒ ny

- (19) ~~Kravet om neutralitet sikres bedst, når~~ Beslutningen om at koordinere en lufthavn ☒ bør ☒ træffes på grundlag af objektive kriterier af den medlemsstat, der er ansvarlig for lufthavnen. ⇒ På baggrund af de fremskridt, der er opnået med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og netforvalterfunktionen, bør metoderne til evaluering af lufthavnes kapacitet tilnærmes for at sikre, at det europæiske lufttrafikstyringsnet kommer til at fungere bedre. ⇐

↓ ny

- (20) Der er behov for at fastsætte en procedure for, hvordan en medlemsstat beslutter at ændre en koordineret lufthavns eller en fartplansformidlets lufthavns status til henholdsvis en fartplansformidlets lufthavn eller en lufthavn uden status.

↓ 95/93 betragtning 7

~~Principperne bag det aktuelle system for tildeling af ankomst- eller afgangstidspunkter kunne danne grundlaget for denne forordning, forudsat at dette system udvikler sig i overensstemmelse med de nye tendenser på transportområdet i Fællesskabet.~~

↓ ny

- (21) En slotseries gyldighedsperiode bør begrænses til den fartplansæson, som serien er tildelt for. Forrang med henblik på at få tildelt en slotserie, også hidtidigt udnyttede, bør affødes af koordinatorens tildeling eller bekræftelse.

↓ 95/93 betragtning 8

~~Det er Fællesskabets politik at fremme konkurrencen og at skabe øget markedsadgang, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet¹⁶; denne målsætning forudsætter en kraftig støtte til de luftfartsselskaber, der har til hensigt at begynde operationer på ruter inden for Fællesskabet.~~

↓ 95/93 betragtning 9

~~Det nuværende system tager hensyn til hævdvundne rettigheder.~~

↓ 95/93 betragtning 11 (tilpasset)
⇒ ny

- (22) Det er nødvendigt at ~~indføre~~ ☒ opretholde ☒ særlige bestemmelser under bestemte forhold for at opretholde passende indenrigsflyvning til særlige områder inden for en ☒ eller flere berørte ☒ medlemsstater, ⇒ når der er pålagt en forpligtelse til offentlig tjeneste ⇐.
-

↓ ny

- (23) Da miljøaspekterne kan tages i betragtning i koordineringsparametrene, og/eller den regionale forbindelse til fulde kan sikres inden for rammerne af forpligtelser til offentlig tjeneste, taler erfaringerne ikke for, at lokale regler er nyttige. Desuden kan det ikke udelukkes, at sådanne regler ikke fører til forskelsbehandling i forbindelse med slottildelingen. Derfor bør muligheden for at indføre lokale regler begrænses. Alle tekniske, operative, præstationsrelaterede og miljørelaterede begrænsninger, som koordinatorene eller fartplansformidlerne skal anvende, bør defineres i koordineringsparametrene. Anvendelsen af lokale regler begrænses således til overvågning af, hvordan slots udnyttes, og muligheden for at begrænse længden af en slotserie i de tilfælde, som er fastsat i nærværende forordning. Af hensyn til en bedre udnyttelse af lufthavnskapaciteten bør to grundprincipper for slottildelingen styrkes; definitionen af slotserie og beregningen af luftfartsselskabers hidtidigt udnyttede slots. Sideløbende bør der skabes bedre rammer for luftfartsselskabernes fleksibilitet, således at den nugældende forordnings anvendelse ikke forvrides i de forskellige medlemsstater. Dermed bør der tilskyndes til at udnytte lufthavnskapaciteten bedre.
- (24) For at give luftfartsselskaberne mulighed for at tilpasse sig til pludseligt opståede krisesituationer, f.eks. et markant fald i trafikken eller en økonomisk krise der påvirker luftfartsselskabernes aktiviteter i alvorlig grad, og som øver indflydelse i en stor del af fartplansæsonen, bør Kommissionen have mulighed for at vedtage hasteforanstaltninger med henblik på at sikre sammenhæng i de foranstaltninger, der vil skulle

¹⁶ ~~EFT L 240 af 24.8.1992, s.1~~

træffes i de koordinerede lufthavne. Disse foranstaltninger bør give luftfarts-selskaberne mulighed for at bevare deres forrang ved tildelingen af samme slotserier i den efterfølgende fartplansæson, selv om tærsklen på 85 % ikke er nået.

- (25) Koordinationsudvalgets rolle bør styrkes på to områder. Dels bør netforvalteren, præstationsvurderingsorganet og den nationale tilsynsmyndighed opfordres til at følge udvalgets møder. Dels kunne udvalget som led i sine opgaver fremlægge forslag til eller rådgive koordinatoren og/eller medlemsstaten om alle spørgsmål vedrørende lufthavnskapaciteten, især hvad angår gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og det europæiske lufttrafikstyringsnets drift. Udvalget bør også kunne afgive udtalelse til præstationsvurderingsorganet og den nationale tilsynsmyndighed om forbindelsen mellem koordineringsparametrene og de centrale præstationsindikatorer, der foreslås luftfartstjenesteudøvere.
- (26) Erfaringen viser, at et stort antal slots returneres til puljen for sent til, at det giver mening at fordele dem på ny. Derfor bør lufthavnens forvaltningsorgan tilskyndes til at benytte lufthavnsafgiftsordningen til at modvirke en sådan adfærd. Lufthavnens forvaltningsorgans anvendelse af denne ordning bør dog ikke afskrække nytilkomne luftfartsselskaber på markedet eller hindre luftfartsselskaberne i at udvikle tjenester.

↓ 95/93 betragtning 13

~~De eksisterende ankomst- eller afgangstidspunkter bør udnyttes bedst muligt, således at ovennævnte mål kan nås.~~

↓ 95/93 betragtning 14 (tilpasset)

- (27) Det er ønskeligt, at tredjelande tilbyder ~~EF~~ ☒ EU ☒ -luftfartsselskaber tilsvarende behandling.

↓ 95/93 betragtning 15 (tilpasset)
⇒ ny

- (28) Anvendelsen af denne forordning ~~berører~~ ☒ bør ☒ ikke ☒ berøre ☒ ~~Traktatens~~ konkurrenceregler, særlig artikel ☒ 101, ☒ og ☒ 102 ☒ ⇒ og 106 ⇐ .

↓ 95/93 betragtning 16 (tilpasset)

- (29) ~~en ordning vedrørende udvidet samarbejde om anvendelsen af lufthavnen i Gibraltar blev vedtaget i London den 2. december 1987 af Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige i form af en fælles erklæring fra de to landes udenrigsministre; denne ordning er endnu ikke iværksat.~~ ☒ Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, som der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Cordoba under det første møde på ministerplan i dialogforummet vedrørende Gibraltar, træder i stedet

for den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev afgivet den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med fuld iagttagelse af erklæringen fra 1987. <X>

↓ ny

- (30) Kommissionen bør tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 290 i TEUF, med hensyn til at præcisere metoderne til analyse af kapaciteten og efterspørgslen. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau.
- (31) Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af de relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (32) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser¹⁷.
- (33) Undersøgelsesproceduren bør benyttes til vedtagelse af gennemførelsesretsakter om oprettelse af en europæisk koordinator, modellen for koordinatorens og fartplansformidlerens årsberetning og afgørelsen om, hvorvidt en eller flere medlemsstater skal træffe foranstaltninger for at modvirke et tredjeland's forskelsbehandling over for EU-luftfartsselskaberne.
- (34) I overensstemmelse med undersøgelsesproceduren bør Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der får umiddelbar virkning, når der i behørigt begrundede tilfælde er behov for at videreføre luftfartsselskabers hidtidigt udnyttede slots med pludseligt opståede krisetilfælde som begrundelse.

↓ 95/93 betragtning 17

- (35) Efter en bestemt anvendelsesperiode bør denne forordning tages op til revision for at vurdere dens virkning i praksis.

↓ ny

- (36) Målene for denne foranstaltning, nemlig en mere ensartet anvendelse af Unionens lovgivning om slots, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af lufttransportens betydning for den tværnationale dimension bedre nås på Unionsplan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse

¹⁷ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål –

↓ 95/93 (tilpasset)

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

⊠ Anvendelsesområde og definitioner ⊠

Artikel 1

Anvendelsesområde

↓ 793/2004 art. 1, nr. 1 (tilpasset)

1. Denne forordning gælder for ~~EF~~ ⊠ Den Europæiske Unions ⊠ lufthavne.

↓ 95/93 (tilpasset)

2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Spaniens og Det Forenede Kongeriges ⊠ Storbritannien og Nordirlands ⊠ retlige holdning i forbindelse med deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, hvorpå lufthavnen er beliggende.

~~3. Anvendelsen af bestemmelserne i denne forordning på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil den ordning, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2. december 1987 fra udenrigsministrene for Spanien og Det Forenede Kongerige, er blevet iværksat. Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet om denne iværksættelsesdato.~~

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2, litra a)

a1) "slot": en tilladelse givet af en koordinator i medfør af denne forordning til at benytte hele den til afvikling af en flyvning nødvendige lufthavnsinfrastruktur i en koordineret lufthavn på en given dag og på et givet tidspunkt til landing eller afgang som tildelt af en koordinator i henhold til denne forordning

b2) "nytilkommet luftfartsselskab":

- ia) et luftfartsselskab, der anmoder om et slot, der indgår i en slotserie, i en lufthavn på en given dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, i alt ville have under fem slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag, eller

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2 litra a)
(tilpasset)
⇒ ny

- ib) et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem to ~~EF~~ ☒ af Unionens ☒ lufthavne, hvor højst to andre luftfartsselskaber opererer samme ruteflyvning uden mellemlanding mellem disse lufthavne ~~eller lufthavnssystemer~~ den pågældende dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, stadig ville have under ⇒ ni ⇐ ~~fem~~ slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding, ~~eller~~

- iii) ~~et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie i en lufthavn til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem den pågældende lufthavn og en regional lufthavn, hvor intet andet luftfartsselskab opererer direkte ruteflyvning mellem disse lufthavne eller lufthavnssystemer på den pågældende dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, stadig ville have under fem slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding.~~

Et luftfartsselskab, som ⇒ i fællesskab med eget moderselskab, egne filialer eller moderselskabets filialer ⇐ har over ⇒ 10 ⇐ 5 % af alle slots, der er ⇒ tildelt ⇐ til rådighed på den pågældende dag i den pågældende lufthavn, ~~eller over 4 % af alle slots, der er til rådighed på den pågældende dag i det lufthavnssystem, som den pågældende lufthavn er en del af,~~ betragtes ikke som nytilkommet luftfartsselskab i den pågældende lufthavn.

↓ ny

Et luftfartsselskab, der i overensstemmelse med artikel 13 overfører slots, det har opnået som nytilkommet luftfartsselskab, til et andet luftfartsselskab i samme lufthavn for på ny at kunne påberåbe sig status som nytilkommet luftfartsselskab i denne lufthavn, betragtes ikke som nytilkommet luftfartsselskab i den pågældende lufthavn.

↓ 95/93
⇒ ny

- e) »direkte trafikflyvning«: en forbindelse mellem to lufthavne med samme luftfartøj og samme rutenummer, også selv om der foretages mellemlanding

- e3) "fartplansæson": enten sommer- eller vintersæsonen, som anvendt i luftfartsselskabernes fartplaner ⇒ efter regler og retningslinjer, som er fastsat af luftfartsbranchen på verdensniveau ⇐

↓ 95/93 (tilpasset)

- e4) "~~EF~~ ~~⊗~~ EU ~~⊗~~ -luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en ~~gyldig~~ ~~⊗~~ gyldig ~~⊗~~ licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2, litra b)
(tilpasset)
⇒ ny

- 5) ~~ii)~~ "luftfartsselskab": en lufttransportvirksomhed, der er indehaver af en ~~gyldig~~ ~~⊗~~ gyldig ~~⊗~~ licens eller tilsvarende senest den 31. januar gældende for den følgende sommersæson eller den 31. august gældende for den følgende vintersæson. For så vidt angår artikel ~~45~~, ~~89~~, ~~8a~~ ~~10~~ ⇒ , 11 ⇐ og ~~1013~~ omfatter definitionen af luftfartsselskab også operatører, der driver forretningsflyvning ~~efter en fartplan~~; i artikel 7, 17 og ~~1418~~ omfatter definitionen af luftfartsselskab også alle civile flyoperatører

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2, litra b)

- ii6) "gruppe luftfartsselskaber": to eller flere luftfartsselskaber, som sammen udfører fælles operationer, franchiseoperationer eller anvender fælles rutenummer med henblik på at drive en specifik flyvning

↓ ny

- 7) "luftfartstjenesteudøver": enhver luftfartstjenesteudøver i overensstemmelse med artikel 2, stk. 5, i forordning (EF) nr. 549/2004¹⁸

- 8) "leverandør af groundhandlingydelser": enhver groundhandlingvirksomhed i overensstemmelse med artikel [...] i forordning nr. [...] (om groundhandlingydelser); eller enhver lufthavnsbruger i overensstemmelse med artikel [...] i forordning nr. [...] (om groundhandlingydelser), der leverer egen-handling i overensstemmelse med artikel [...] i forordning nr. [...] (om groundhandlingydelser)

- 9) "lufthavn, der indgår i nettet": en lufthavn, som ikke er overbelastet, men som i tilfælde af en pludselig og mærkbar stigning i trafikken eller et pludseligt og mærkbart fald i dens kapacitet kunne påvirke driften af det europæiske lufttrafikstyringsnet (i

¹⁸ EUT L 96 af 31.3.2004, s.1.

det følgende benævnt "nettet") i overensstemmelse med artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004¹⁹

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2, litra c)

10) »fartplansformidlet lufthavn«: en lufthavn, hvor der på visse tidspunkter i løbet af en dag, en uge eller et år kan opstå overbelastning, som sandsynligvis kan løses ved frivilligt samarbejde mellem luftfartsselskaber, og hvor der er blevet udpeget en fartplansformidler til at lette operationerne for de luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve den pågældende lufthavn

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2, litra b)

11) "koordineret lufthavn": en lufthavn, hvor et luftfartsselskab eller en anden flyoperatør for at kunne lande eller afgang skal have tildelt et slot af en koordinator med undtagelse af statslige flyvninger, nødlandinger og humanitære flyvninger

↓ 95/93

h) ~~"lufthavnssystem": to eller flere lufthavne, der udgør en enhed, som trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, jf. bilag II til forordning (EØF) nr. 2408/92~~

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2, litra c)
(tilpasset)
⇒ ny

12) "lufthavnens forvaltningsorgan": organ, som, eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller bestemmelser har til opgave at administrere og forvalte lufthavnens faciliteter og koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige operatører, der opererer i lufthavnen ~~eller i lufthavnssystemet~~

13) "slotserie": mindst ~~⇒ 15 ⇐ 5~~ slots, ~~der er blevet ansøgt om~~ for en ~~⇒ sommer ⇐~~ fartplanssæson ~~⇒ og 10 slots for en vinterfartplanssæson, ⇐ på samme tid, regelmæssigt~~ ☒ der er ansøgt om ☒ på samme ugedag ~~⇒ i fortløbende uger ⇐~~, og som er ~~blevet således~~ tildelt ☒ af koordinatoren på dette grundlag ☒ eller, hvis det ikke er muligt, på omtrent samme tidspunkt

¹⁹ EUT L 96 af 31.3.2004, s.20.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2, litra c)

- 14) "forretningsflyvning": den sektor af almenflyvning, som omfatter virksomheders drift eller anvendelse af fly til transport af passagerer eller varer som led i virksomhedsdriften, idet denne form for flyvning generelt ikke kan købes af offentligheden, og med piloter, der mindst har et gyldigt erhvervsflyvningscertifikat, der omfatter instrumentbevis
-

↓ 793/2004 art. 1, nr. 2, litra c)
(tilpasset)

⇒ ny

- 15) "koordineringsparametre": al den kapacitet, der er til rådighed for slottildeling i en lufthavn i hver ~~koordineringsperiode~~ ☒ fartplansæson ☒ ☐ og de operationelle regler for kapacitetsudnyttelsen ☐, udtrykt på en operationel måde, når alle tekniske, operationelle og miljømæssige forhold, der har betydning for lufthavnsinfrastrukturen og dens delsystemers ydeevne, tages i betragtning
-

↓ ny

- 16) "flyveplan": specificeret information leveret til lufttrafiktjenesteenheder i forbindelse med et luftfartøjs påtænkte flyvning eller en del af dets påtænkte flyvning
- 17) "ruteflyvning": en række flyvninger med alle de kendetegn, der er defineret i artikel 2, nr. 16), i forordning (EF) nr. 1008/2008
- 18) "planlagt charterflyvning": en række flyvninger, som ikke opfylder alle betingelserne i artikel 2, nr. 16), i forordning (EF) nr. 1008/2008, men som opererer med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger
- 19) "netforvalter": organ, der oprettes i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004
- 20) "præstationsvurderingsorgan": organ, der oprettes i henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004
- 21) "national tilsynsmyndighed": det eller de organer, der er udpeget eller oprettet af medlemsstaterne som deres nationale myndighed i henhold til artikel 4 i forordning (EF) nr. 549/2004.

↓ 95/93 (tilpasset)
⇒ ny

✕ Udpegning af lufthavne ✕

Artikel 3

Betingelser for lufthavnskoordinering ⇒ eller fartplansformidling ⇐ ✕ i en lufthavn ✕

↓ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra a)
(tilpasset)

1. ✕ Medlemsstaterne har ikke pligt til ✕ at give en lufthavn status som fartplansformidlet lufthavn eller koordineret lufthavn, undtagen i henhold til bestemmelserne i denne artikel.

✕ Medlemsstaterne giver kun en lufthavn status ✕ som koordineret lufthavn i henhold til bestemmelserne i stk. 3.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra b)

2. En medlemsstat kan imidlertid give en lufthavn status som →₁ fartplansformidlet lufthavn ←, forudsat at principperne om gennemsigtighed, neutralitet og ikke-forskelsbehandling er opfyldt.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra c)
⇒ ny

3. Den ansvarlige medlemsstat skal sørge for, at lufthavnens forvaltningsorgan eller et andet kompetent organ udfører en grundig ⇒ efterspørgsels- og ⇐ kapacitetsanalyse i en lufthavn uden særlig status ⇒, en lufthavn i det europæiske lufttrafikstyringsnet (i det følgende benævnt "nettet") ⇐ eller en fartplansformidlet lufthavn, når denne medlemsstat finder det nødvendigt, eller inden for 6 måneder:

- i) på skriftlig anmodning fra luftfartsselskaber, der repræsenterer mere end halvdelen af lufthavnens operationer eller fra lufthavnens forvaltningsorgan, når de finder, at kapaciteten er utilstrækkelig til at klare den nuværende eller planlagte trafik i bestemte perioder, eller

↓ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra c)
(tilpasset)
⇒ ny

- ii) på Kommissionens anmodning, navnlig ~~når en lufthavn i realiteten kun kan beflyves af luftfartsselskaber, som er blevet tildelt slots, eller hvor luftfartsselskaber, og navnlig ☒ når ☒ nytilkomne luftfartsselskaber,~~ har alvorlige problemer med at sikre sig landings- og afgangsmuligheder i den pågældende lufthavn ⇒, eller når netforvalteren anser dette for nødvendigt for at sikre sammenhæng mellem lufthavnens operationsplan og netoperationssplanen i overensstemmelse med artikel 6, stk. 7, i Kommissionen forordning (EU) nr. 677/2011²⁰ ⇐.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra c)

Denne analyse ~~udføres i henhold til almindeligt anerkendte metoder for at~~ fastslår kapacitetsproblemerne under hensyntagen til de miljømæssige problemer, der gælder for lufthavnen. Analysen skal behandle muligheden for at imødegå sådanne mangler ved hjælp af ny eller ændret infrastruktur, operationelle ændringer eller andre ændringer samt fastlægge en tidsramme for at løse problemerne.

↓ ny

Analysen bygger på metoder, som Kommissionen har udviklet ved en delegeret retsakt, i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 15. I disse metoder tages der højde for kravene til netoperationssplanen, jf. bilag V til forordning (EU) nr. 677/2011.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra c)
(tilpasset)
⇒ ny

Analysen skal ajourføres hvis stk. 56 finder anvendelse, ~~eller~~ hvis der foretages ændringer i lufthavnen, som har stor betydning for kapaciteten og udnyttelse af kapaciteten ⇒ eller efter anmodning fra koordinationsudvalget, medlemsstaten eller Kommissionen ⇐. Både analysen og den metode, den bygger på, skal stilles til rådighed for de parter, der har anmodet om analysen, og til andre interesserede parter på anmodning. Analysen meddeles samtidig Kommissionen.

²⁰ EUT L 185 af 15.7.2011, s.1.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra d)

4. På grundlag af analysen skal medlemsstaterne høre lufthavnens forvaltningsorgan, de luftfartsselskaber, der regelmæssigt beflyver lufthavnen, deres repræsentative organisationer, repræsentanter for almenflyvning, der regelmæssigt beflyver lufthavnen, og flyvekontroltjenesten om lufthavnens kapacitetssituation.

↓ ny

5. Kommissionen kan anmode netforvalteren om at afgive udtalelse om, hvordan kapaciteten er fastsat i forhold til hensynet til nettets drift. Kommissionen kan også afgive henstillinger. Medlemsstaten begrundet enhver beslutning, der ikke følger disse henstillinger. Denne beslutning meddeles Kommissionen.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra d)
⇒ ny

~~56~~. Når der er kapacitetsproblemer i mindst en fartplanssæson, sikrer medlemsstaterne, at lufthavnen kun gives status som koordineret lufthavn i de relevante perioder, hvis:

- a) manglerne er så alvorlige, at betydelige forsinkelser ikke kan undgås i lufthavnen
- b) der ~~er~~ ikke ~~er~~ nogen mulighed for at løse disse problemer på kort sigt.

~~67~~. Uanset stk. ~~56~~, litra b), kan medlemsstaterne undtagelsesvis give de berørte lufthavne status som koordinerede lufthavne for den pågældende periode ⇒ , som kan være kortere end en fartplanperiode ⇐ .

↓ ny

Uanset stk. 3, 4, 5 og 6 kan medlemsstaterne i hastende tilfælde give de berørte lufthavne status som koordinerede lufthavne for den pågældende periode.

8. Hvis den ajourførte analyse af kapaciteten og efterspørgslen i en koordineret lufthavn eller en fartplansformidlet lufthavn viser, at der er opnået en tilstrækkelig kapacitet til at opfylde de faktiske eller planlagte flybevægelser i lufthavnen, ændrer medlemsstaten efter at have hørt de i stk. 4 nævnte enheder sin status til fartplansformidlet lufthavn eller lufthavn uden særlig status.

↓ 95/93

→₁ 793/2004 art. 1, nr. 3, litra e)

→₁ 7. ← Når en →₁ koordineret lufthavn ← får tilstrækkelig kapacitet til at kunne gennemføre den aktuelle eller planlagte trafik, bortfalder dens status som fuldt koordineret lufthavn.

↓ ny

9. Efter anmodning fra Kommissionen, der kan handle på eget initiativ eller på netforvalterens initiativ, og efter høring af de i stk. 4 nævnte enheder sørger medlemsstaten for, at en lufthavn uden særlig status udpeges som en lufthavn, der indgår i nettet. Denne beslutning meddeles Kommissionen. Finder Kommissionen, at lufthavnen ikke længere har betydning for nettet, ændrer medlemsstaten efter at have hørt de i stk. 4 nævnte enheder den pågældende lufthavns status til lufthavn uden særlig status.

10. Medlemsstaten meddeler beslutninger, der træffes i henhold til stk. 6, 8 eller 9, til de i stk. 4 nævnte enheder senest den 1. april for vinterfartplansæsonen og senest den 1. september for sommerfartplansæsonen.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5

⇒ ny

Artikel ~~6~~ 4

Koordineringsparametre

1. I en koordineret ⇒ eller en fartplansformidlet ⇐ lufthavn sikrer den ansvarlige medlemsstat, at der fastsættes ⇒ koordinerings ⇐ parametre for slottildeling to gange om året under hensyntagen til alle relevante tekniske, operationelle ⇒ , præstationsrelaterede ⇐ og miljømæssige begrænsninger samt ændringer heraf. ⇒ Kommissionen skal underrettes om sådanne begrænsninger. Kommissionen undersøger begrænsningerne - om fornødent med støtte fra netforvalteren - og afgiver henstillinger, som skal tages i betragtning af medlemsstaten, inden koordineringsparametrene fastsættes. ⇐

Dette sker på grundlag af en objektiv analyse af mulighederne for at modtage lufttrafikken og under hensyntagen til de forskellige typer trafik i den pågældende lufthavn, den overbelastning, der kan forventes at forekomme i koordineringsperioden og kapacitetssituationen.

~~32.~~ Fastsættelse af parametre og af metodik samt ændringer hertil drøftes indgående i koordinationsudvalget med henblik på at forøge kapaciteten og antallet af slots, der kan fordeles, før der træffes endelig beslutning om ⇒ koordinerings ⇐ parametrene for slottildeling. Alle relevante dokumenter stilles til rådighed for de berørte parter på anmodning.

↓ ny

3. Fastsættelsen af koordineringsparametre må ikke påvirke slottildelingens neutrale og ikke-diskriminerende karakter.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5
⇒ ny

4. Parametrene gives til lufthavnskoordinatoren i god tid, inden ~~den første slottildeling~~ ⇒ den første deponering af slots ⇐ finder sted med henblik på fartplanskonferencerne.

25. Med henblik på den i stk. 1 nævnte procedure fastsætter koordinatoren, hvor dette ikke bestemmes af medlemsstaten, relevante koordineringsintervaller efter høring af koordinationsudvalget og i overensstemmelse med den fastlagte kapacitet.

↓ 95/93 (tilpasset)

✕ Tilrettelæggelse af koordinering, fartplansformidling og dataindsamling ✕

Artikel ~~4~~ 5

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra a)

Fartplansformidleren og koordinatoren

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra b)
(tilpasset)
⇒ ny

1. Den medlemsstat, der har ansvaret for en ⇐ lufthavn, der indgår i nettet, en ⇐ fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, skal sikre udpegelse af en kvalificeret fysisk eller juridisk person til ~~henholdsvis~~ fartplansformidler eller lufthavnskoordinator efter at have hørt de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen regelmæssigt, deres repræsentative organisationer og lufthavnens forvaltningsorgan samt koordinationsudvalget, såfremt et sådant findes. Samme person kan udnævnes til fartplansformidler eller koordinator for mere end en lufthavn.

↓ ny

2. Medlemsstaterne tilskynder til et nært samarbejde mellem koordinatorene og fartplansformidlerne med sigte på at udvikle fælles projekter på europæisk niveau. Afhængig af, hvorledes disse projekter skrider frem, og hvilke fremskridt der opnås med hensyn til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og resultaterne af den i artikel 21 nævnte vurderingsrapport, vedtager Kommissionen gennemførelsesforanstaltninger angående oprettelsen af en europæisk koordinator. Disse gennemførelsesforanstaltninger vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 16, stk. 2. Principperne for koordinatorens uafhængighed, jf. denne artikels stk. 3, finder tilsvarende anvendelse for den europæiske koordinator.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra b)
(tilpasset)
⇒ ny

23. Den medlemsstat, der har ansvaret for en fartplansformidler eller koordineret lufthavn, sikrer:

- a) at fartplansformidleren i en fartplansformidlet lufthavn handler i henhold til denne forordning på uafhængig, neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde
 - b) at koordinatoren i en koordineret lufthavn er ⇒ juridisk, organisatorisk og beslutningsmæssigt ⇐ uafhængig ☒ af ☒ ved funktionelt at adskille koordinatoren fra enhver involveret part, ⇒ det være sig medlemsstaten og organer, som er afhængige af denne medlemsstat; dette indebærer: ⇐
-

↓ ny

i) på det juridiske plan overlades koordinatorens hovedopgaver, der består i at tildele slots på en retfærdig og ikke-diskriminerende måde, til en fysisk eller juridisk person, som ikke selv er tjenesteudøver i en lufthavn, et luftfartsselskab, der opererer fra den pågældende lufthavn, eller den pågældende lufthavns forvaltningsorgan

ii) på det organisatoriske og beslutningsmæssige plan handler koordinatoren uafhængigt i forholdet til medlemsstaten, lufthavnens forvaltningsorgan, luftfartsselskaber, der opererer fra den pågældende lufthavn, modtager ikke instrukser fra og er ikke forpligtet til at aflægge rapport til disse, bortset fra medlemsstaten, udgør ikke en del af strukturer, som direkte eller indirekte beskæftiger sig med den daglige ledelse af disse, og besidder en effektiv beslutningsmyndighed i henseende til de aktive elementer, som kræves for at varetage funktionen. Medlemsstaterne sørger for, at koordinatorens erhvervmæssige interesser tages i betragtning, således at koordinatoren kan handle i fuld uafhængighed

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra b)
(tilpasset)

- c) ~~at~~ ~~finansieringen~~ af koordinatorens virksomhed skal være tilrettelagt således, at den garanterer koordinatorens uafhængige status
- d) at koordinatoren handler i henhold til denne forordning på neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde.
-

↓ ny

Den i litra c) omhandlede finansiering tilvejebringes af de luftfartsselskaber, der opererer i de koordinerede lufthavne, og af lufthavnene, på en sådan måde, at en retfærdig fordeling af omkostningerne mellem alle interesserede parter garanteres, og det undgås, at finansieringen overvejende afhænger af en enkelt interesseret part. Medlemsstaterne sørger for, at koordinatoren løbende råder over de fornødne finansielle, personalemæssige, tekniske og materielle ressourcer samt ekspertise til at varetage sine opgaver.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra b)
(tilpasset)

34. Fartplansformidleren og koordinatoren deltager i ~~sådanne internationale~~ fartplanskonferencer ~~på internationalt niveau~~ ~~for luftfartsselskaber, som er tilladte i henhold til fællesskabsretten~~ ~~er i overensstemmelse med Unionens lovgivning~~ .

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra b)
⇒ ny

45. Fartplansformidleren rådgiver luftfartsselskaberne og anbefaler alternative ankomst- og/eller afgangstider, når overbelastning kan forventes.

56. Koordinatoren er eneansvarlig for tildeling af slots. Koordinatoren tildeler slots i henhold til bestemmelserne i denne forordning og træffer foranstaltninger til, at slots også kan tildeles i nødsituationer uden for arbejdstiden.

67. Fartplansformidleren kontrollerer, at luftfartsselskabernes operationer er i overensstemmelse med de fartplaner, der er blevet anbefalet dem.

Koordinatoren kontrollerer, at luftfartsselskabernes operationer er i overensstemmelse med de slots, der er blevet tildelt dem. Denne kontrol sker i samarbejde med lufthavnens forvaltningsorgan og flyvekontrolmyndighederne og skal tage hensyn til tidspunktet og andre relevante parametre i forbindelse med den pågældende lufthavn.

7. Alle fartplansformidlere og koordinatore samarbejder for at finde frem til uoverensstemmelser mellem fartplaner ⇒ og tilskynde luftfartsselskaberne til at afhjælpe disse ⇐ .

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra b)
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel 6

⊗ Gennemsigtighed i koordineringen og fartplansformidlingen ⊗

1. ⇒ Ved hver fartplansæsons afslutning ⇐ fremsender ~~K~~koordinatoren ⇐ eller fartplansformidleren ⇐ ~~fremsender efter anmodning~~ en årlig aktivitetsrapport til de berørte medlemsstater og til Kommissionen ⇒ , hvori der overordnet redegøres for slottildelingen og/eller fartplansformidlingen. I rapporten undersøges ⇐ navnlig ~~vedrørende~~ anvendelsen af artikel ⇒ 9, stk. 5, artikel ⇐ ~~8a~~13 og artikel ~~14~~18 samt ~~om~~ enhver klage vedrørende anvendelsen af artikel ~~89~~ og 10, som er indsendt til koordinationsudvalget, og de initiativer, der er taget for at løse problemerne. ⇒ Rapporten skal også indeholde resultaterne af en rundspørge blandt de interesserede parter angående kvaliteten af koordinatorens ydelser. ⇐

↓ ny

2. Kommissionen kan vedtage en model for den aktivitetsrapport, der er omhandlet i stk. 1. Gennemførelsesretsakten vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 16, stk. 2.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra c)

→₁ ~~8. Koordinatoren skal på anmodning og inden for en rimelig tidsfrist stille følgende oplysninger gratis til rådighed for berørte parter, navnlig for koordinationsudvalgets medlemmer eller observatører, enten skriftligt eller i en anden let tilgængelig form: ←~~

↓ ny

3. Koordinatoren vedligeholder en elektronisk database, hvortil adgangen er gratis, med følgende oplysninger:

↓ 95/93

- a) en oversigt over hvert enkelt luftfartsselskabs hidtidige ~~ankomst- og afgangstidspunkterslots~~, opstillet i kronologisk rækkefølge for alle de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen
-

↓ 95/93 (tilpasset)

- b) en oversigt over de af hvert enkelt luftfartsselskab ønskede ~~ankomst- og afgangstidspunkterslots~~ (første ansøgning), og en kronologisk oversigt over de ønskede ~~ankomst- og afgangstidspunkterslots~~ for alle luftfartsselskaber
-

↓ 95/93

⇒ ny

- c) en særskilt oversigt over alle tildelte ~~ankomst- og afgangstidspunkterslots~~ og en særskilt oversigt over alle endnu ikke imødekomne ansøgninger herom, opstillet i kronologisk rækkefølge for henholdsvis hvert enkelt luftfartsselskab og for alle luftfartsselskaber
- d) en oversigt over de resterende disponible ~~ankomst- og afgangstidspunkterslots~~ ⇒ på baggrund af hver type af begrænsning, som tages i betragtning i koordineringsparametrene. Databasen bør gøre det muligt for luftfartsselskaberne at verificere, hvorvidt der står slots til rådighed svarende til deres ansøgninger ⇐
-

↓ ny

- e) overførte eller byttede slots, hvor de implicerede luftfartsselskabers identitet angives, og hvor det oplyses, om der er ydet monetær eller anden kompensation som led i overførslen eller bytningen. Hvert år offentliggøres aggregerede data angående monetær kompensation
-

↓ 95/93

⇒ ny

- ef) en fuldstændig og detaljeret redegørelse for ~~de kriterier, der anvendes ved tildelingen~~ ⇒ koordineringsparametrene ⇐ .
-

↓ ny

Disse oplysninger ajourføres løbende. Ved hver sæsons afslutning sørger koordinatoren for, at den i stk. 1 nævnte aktivitetsrapport offentliggøres.

4. Koordinatoren sørger for, at dataene opbevares, og at de er tilgængelige i mindst 5 på hinanden følgende, tilsvarende fartplansæsoner.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra d)

~~9. Oplysningerne i stk. 8 skal stilles til rådighed senest på tidspunktet for de relevante fartplankoordineringskonferencer og i givet fald under og efter konferencerne. Koordinatoren stiller på anmodning disse oplysninger til rådighed i resumeret form. Der kan for disse resumerede oplysninger kræves en afgift, der står i forhold til udgifterne.~~

↓ 793/2004 art. 1, nr. 4, litra e)
(tilpasset)

⇒ ny

~~105.~~ Hvis der foreligger relevante og almindeligt accepterede ☒ standarder ☒ for formatet af ☐ fartplansoplysningsstandarder, skal fartplansformidleren, koordinatoren og luftfartsselskaberne anvende disse, forudsat de er i overensstemmelse med fællesskabs ☒ EU- ☒ retten.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)

⇒ ny

Artikel 7

Oplysninger til fartplansformidleren og koordinatoren

1. Luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve ⇒ en lufthavn, der indgår i nettet, ☐ en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, indgiver alle de af henholdsvis fartplansformidleren eller koordinatoren ønskede relevante oplysninger. ⇒ Ved ændringer af disse oplysninger informerer luftfartsselskaberne fartplansformidleren og koordinatoren herom hurtigst muligt. ☐ Oplysningerne gives i det format og inden for den tidsfrist, der er specificeret af fartplansformidleren eller koordinatoren. På det tidspunkt, hvor det ansøger om slots, skal et luftfartsselskab navnlig informere koordinatoren om, hvorvidt det ved tildeling af slots kan nyde godt af status som nyttilkommet luftfartsselskab, som omhandlet i artikel 2, ~~litra b~~ nr. 2).

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5

⇒ ny

For alle andre lufthavne, som ikke er blevet givet en særlig status, giver ⇒ luftfartsselskaber, som flyver eller har til hensigt at flyve fra lufthavnen, ☐ lufthavnens forvaltningsorgan, ⇒ leverandører af groundhandlingydelser og luftfartstjenesteudøvere, ☐ hvis en koordinator

anmoder derom, alle oplysninger om luftfartsselskabers planlagte flyvninger, som det er i besiddelse af.

↓ ny

Efter anmodning fra netforvalteren forelægger fartplansformidleren eller koordinatoren førstnævnte alle de oplysninger, der er nævnt i foregående stykke.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5
⇒ ny

2. Hvis et luftfartsselskab ikke indgiver oplysningerne i stk. 1, medmindre det på tilfredsstillende måde kan vise, at der foreligger formildende omstændigheder, eller giver falske eller vildledende oplysninger, tager koordinatoren ikke anmodningen eller anmodningerne om slots fra det luftfartsselskab, som de manglende, falske eller vildledende oplysninger vedrører, i betragtning. ⇒ Han trækker slotserierne tilbage, hvis de allerede er tildelt og/eller anbefaler det kompetente organ at pålægge sanktioner efter national ret. ⇐ Koordinatoren giver det pågældende luftfartsselskab mulighed for at fremsætte bemærkninger.

3. Fartplansformidleren eller koordinatoren, lufthavnens forvaltningsorgan og flyvekontrolmyndighederne udveksler alle de oplysninger, der er nødvendige i forbindelse med udførelsen af deres respektive opgaver, bl.a. om flyvedata og slots ⇒ og navnlig med sigte på at sikre, at artikel 17 anvendes ⇐.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)
⇒ ny

Artikel ~~5~~ 8

Koordinationsudvalget

1. Den ansvarlige medlemsstat skal for en koordineret lufthavn sikre, at der nedsættes et koordinationsudvalg. Samme koordinationsudvalg kan udpeges for mere end en lufthavn. Medlemskab af dette udvalg skal i det mindste stå åbent for de luftfartsselskaber, der regelmæssigt beflyver lufthavnen/lufthavnene, og deres repræsentative organisationer, lufthavnens forvaltningsorgan, den relevante flyvekontrolmyndighed, ~~og~~ repræsentanter for almenflyvning, der regelmæssigt beflyver lufthavnen/lufthavnene ⇒, netforvalteren, præstationsvurderingsorganet og den berørte medlemsstats nationale tilsynsmyndighed ⇐.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5
⇒ ny

Koordinationsudvalgets opgaver er:

- a) at stille forslag til eller rådgive koordinatoren og/eller medlemsstaten vedrørende:
- i) mulighederne for at øge lufthavnskapaciteten, som fastlagt i artikel 3, eller at forbedre udnyttelsen af den
 - ii) koordineringsparametre, som fastsættes i henhold til artikel ~~64~~
 - iii) metoder til overvågning af benyttelsen af de tildelte slots
 - iv) lokale retningslinjer ~~for tildeling af slots eller overvågning af benyttelsen af de tildelte slots under hensyntagen bl.a. til eventuelle miljøforhold,~~ som omhandlet i artikel ~~89~~, stk. ~~58~~
 - v) $\Rightarrow$ faktorer, der påvirker $\Leftarrow$ ~~forbedring af~~ de eksisterende trafikforhold i lufthavnen
 - vi) alvorlige problemer for nytilkomne selskaber, som omhandlet i artikel ~~109~~, stk. ~~96~~
 - vii) alle spørgsmål vedrørende lufthavnskapaciteten $\Rightarrow$ og navnlig vedrørende gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og nettets drift $\Leftarrow$

↓ ny

- b) at afgive udtalelse til præstationsvurderingsorganet og den nationale tilsynsmyndighed om forbindelsen mellem koordineringsparametrene og de centrale præstationsindikatorer for luftfartstjenesteudøverne som fastlagt ved Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5
 $\Rightarrow$ ny

- ~~bc)~~ at mægle mellem alle interesserede parter vedrørende klager over slottildeling som omhandlet i artikel ~~1119~~.

2. Repræsentanter for medlemsstaten og koordinatoren indbydes til koordinationsudvalgets møder som observatører. $\Rightarrow$ På udvalgets opfordring kan Kommissionen deltage i disse møder. $\Leftarrow$

3. Koordinationsudvalget udarbejder en skriftlig forretningsorden, der bl.a. omfatter deltagelse, valg, mødehyppighed og anvendt(e) sprog.

Ethvert medlem af koordinationsudvalget kan foreslå lokale retningslinjer som omhandlet i artikel ~~89~~, stk. ~~58~~. På koordinatorens anmodning drøfter koordinationsudvalget foreslåede lokale retningslinjer ~~for slottildeling samt for overvågning af benyttelsen af de tildelte slots.~~ En rapport om drøftelserne i koordinationsudvalget forelægges den pågældende medlemsstat med angivelse af holdningerne i udvalget. $\Rightarrow$ Denne rapport forelægges ligeledes præstationsvurderingsorganet og netforvalteren. $\Leftarrow$

↓ 95/93 (tilpasset)

✕ Tildeling af slots ✕

↓ 793/2004 art. 1, nr. 6
⇒ ny

Artikel ~~109~~

Slotpulje

1. Koordinatoren opretter en pulje, som indeholder alle ~~de slots, der ikke er blevet tildelt i medfør af artikel 8, stk. 2 og 4.~~ Al ny slotkapacitet, som omtalt i artikel 3, stk. 3, placeres i puljen.

~~2. Det faktum, at en slotserie er blevet tildelt et luftfartsselskab til drift af en ruteflyvning eller en planlagt charterflyvning, giver ikke dette luftfartsselskab ret til samme serie slot i næste, tilsvarende fartplansæson, hvis luftfartsselskabet ikke til koordinatorens tilfredshed kan vise, at disse slots er blevet benyttet efter koordinatorens instrukser i mindst 80 % af tiden i den fartplansæson, som de er blevet tildelt for.~~

~~62.~~ Slots fra puljen distribueres blandt de ansøgende luftfartsselskaber, jf. dog artikel ~~810~~, stk. 2 ⇒ og 3 ⇐, i denne forordning og artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008. 50 % af disse slots tildeles først nytilkomne luftfartsselskaber, medmindre disses ansøgninger udgør mindre end 50 %. ⇐ Den forrang, som indrømmes nytilkomne luftfartsselskaber, fastholdes i hele fartplansæsonen. ⇐ Koordinatoren skal behandle ansøgninger fra nytilkomne og andre luftfartsselskaber retfærdigt i overensstemmelse med koordinationsperioderne for hver enkelt fartplansdag.

Ansøgninger fra nytilkomne luftfartsselskaber, der klassificeres som sådanne i henhold til ~~både~~ artikel 2, nr. 2), litra b ~~nr. i) og ii), eller artikel 2, litra b), nr. i) og iii),~~ gives forrang.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5

3. Hvis ikke alle luftfartsselskabers ansøgninger om slots kan imødekommes til deres tilfredshed, gives der prioritet til erhvervsflyvning, især ruteflyvning og forud planlagt charterflyvning, jf. dog artikel 10, stk. 2. Ved konkurrerende ansøgninger inden for samme kategori tjenesteydelser prioriteres flyvning året rundt.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 6
⇒ ny

74. Et nyttilkommet luftfartsselskab, der har fået tilbudt slots inden for et tidsrum af en time før eller efter det ønskede tidspunkt, men som ikke har accepteret dette tilbud, kan ikke bibeholde sin status som nyttilkommet selskab for ⇒ denne slotserie i ⇐ den pågældende fartplansæson.

85. Når det drejer sig om ruter, der drives af en gruppe luftfartsselskaber, kan kun et af de deltagende luftfartsselskaber ansøge om de nødvendige slots. Det luftfartsselskab, der driver en sådan rute, har ansvaret for at opfylde driftskriterierne for at ⇒ opnå forrang ⇐ ~~bibeholde hævdvunden rettighed~~, som anført i artikel 810, stk. 2.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 6 (tilpasset)
⇒ ny

Slots tildelt et af luftfartsselskaberne ~~i denne operation~~ kan benyttes af et ~~andet/de eller flere andre deltagende luftfartsselskaber~~ ~~til fælles operationer~~ ⇒ , der indgår i en gruppe luftfartsselskaber ⇐ , dog skal designatorkoden for det luftfartsselskab, som disse slots blev tildelt, anvendes på den fælles flyvning med henblik på koordinering og overvågning. Hvis et sådant fællesskab opløses, forbliver disse slots hos det luftfartsselskab, som de oprindeligt blev tildelt. ~~Luftfartsselskaber i driftsfællesskab skal informere koordinatorene om enkelthederne ved~~ ☒ De luftfartsselskaber, der indgår i gruppen, underretter koordinatoren om ☒ sådanne operationer ~~forud for påbegyndelsen af disse~~ ⇒ , og de må først påbegyndes efter dennes udtrykkelige godkendelse ⇐ .

↓ ny

Når en slotserie, der er tildelt et luftfartsselskab, benyttes af et andet luftfartsselskab, uden at betingelserne i dette stykke overholdes, trækker koordinatoren serien tilbage og placerer den i puljen efter høring af de berørte luftfartsselskaber.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 6

96. Hvis der fortsat består alvorlige problemer for nyttilkomne luftfartsselskaber, sørger medlemsstaten for, at der indkaldes til møde i koordinationsudvalget. Formålet med mødet er at undersøge mulighederne for at afhjælpe situationen. Kommissionen indbydes til at deltage i dette møde.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5

67. Hvis en slotansøgning ikke kan imødekommes, informerer koordinatoren ansøgerluftfartsselskabet om grundene hertil og angiver nærmeste disponible alternative slot.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)
⇒ ny

~~58.~~ Koordinatoren skal også tage hensyn til yderligere ~~regler og~~ retningslinjer, som er fastsat af branchen på ☒ EU-niveau eller ☒ verdensniveau ~~eller på fællesskabsniveau~~, samt lokale retningslinjer, der er foreslået af koordinationsudvalget og godkendt af den medlemsstat eller et eventuelt andet kompetent organ, der har ansvaret for den pågældende lufthavn, forudsat sådanne ~~regler og~~ retningslinjer ikke påvirker koordinatorens uafhængighed, er i overensstemmelse med ~~fællesskabs~~ ☒ EU- ☒ retten, og sigter på at ~~forbedre~~ effektivisere udnyttelsen af lufthavnskapaciteten ⇒ og på forhånd er meddelt Kommissionen og har opnået dennes godkendelse ⇐ . ~~Den pågældende medlemsstat meddeler disse bestemmelser til Kommissionen.~~

↓ ny

De lokale retningslinjer må alene vedrøre overvågning af benyttelsen af de tildelte slots eller ændring af definitionen af slotserie for at reducere dens længde til færre end 10 slots i vinterfartplansæsonen eller færre end 15 slots i sommerfartplansæsonen; dog ikke færre end 5 slots i noget tilfælde. Reduktionen af slotseriens længde finder udelukkende anvendelse i lufthavne, hvor efterspørgslen efter flyvninger er stærkt sæsonbetinget.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)

~~79.~~ Koordinatoren bestræber sig for, ud over den planlagte slottildeling for fartplansæsonen, at imødekomme ansøgninger om individuelle slots med kort varsel for enhver form for luftfartsvirksomhed, inkl. almenflyvning. De resterende slots, efter fordeling blandt de ansøgende luftfartsselskaber ~~som anført i artikel 10~~, kan anvendes i denne forbindelse samt slots, der er blevet frigjort med kort varsel.

Artikel ~~8~~10

~~Tildeling af~~ ☒ Hidtidigt udnyttede ☒ slots

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5

1. Slotserier tildeles fra slotpuljen til de ansøgende luftfartsselskaber som rettigheder til at benytte lufthavnsinfrastrukturen til landing eller afgang i den fartplansæson, der er anmodet om, og ved udløb af fartplansæsonen skal de returneres til slotpuljen, som er oprettet i henhold til bestemmelserne i artikel ~~10~~9.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)
⇒ ny

2. ~~Stk. 1 gælder ikke~~ ⇒ Der gives forrang til et luftfartsselskab ved tildelingen af samme slotserie i den efterfølgende, tilsvarende fartplansæson, hvis det pågældende luftfartsselskab anmoder herom inden for den frist, som er omhandlet i artikel 7, stk. 1 ⇐, når følgende betingelser er opfyldt, jf. dog artikel 7, ~~8a, 9, artikel 10, stk. 1, 12, 13 og artikel 14~~17:

- a) ~~et~~ ⇔ dette ⇔ luftfartsselskab har benyttet en slotserie til ruteflyvning og planlagt charterflyvning og
- b) luftfartsselskabet kan til koordinatorens tilfredshed vise, at disse slots er blevet benyttet efter koordinatorens instrukser i mindst ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % af tiden i den fartplansæson, for hvilken de er blevet tildelt.

~~I sådanne tilfælde har det pågældende luftfartsselskab ret til samme slotserie i næste tilsvarende fartplansæson, hvis det ansøger om det inden for den tidsfrist, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1.~~

43. Tidsmæssig omdisponering af en slotserie før tildeling af resterende slots fra slotpuljen som anført i artikel 9 til de andre ansøgende luftfartsselskaber accepteres kun af driftsmæssige grunde, ⇒ f.eks. hvis luftfartsselskabet ændrer den anvendte luftfartøjstype eller ruten ⇐ ~~eller hvis de ansøgende luftfartsselskabers slottider vil blive forbedret i forhold til de tider, der oprindeligt blev ansøgt om.~~ Dette får ikke virkning, før koordinatoren har givet sin udtrykkelige bekræftelse.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 6
⇒ ny

34. Slots, der tildeles et luftfartsselskab før 31. januar for den efterfølgende sommersæson, eller før 31. august for den efterfølgende vintersæson, men som returneres til koordinatoren til omfordeling før disse datoer, medtages ikke ved udnyttelsesberegningen ⇒, så længe de resterende tildelte slots udgør en serie efter artikel 2, nr. 13) ⇐.

↓ ny

Slots, der falder på fri- og helligdage, indregnes i serien for den efterfølgende sæson, uden at en manglende udnyttelse skal begrundes.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 6 (tilpasset)
⇒ ny

45. Hvis det ikke kan vises, at ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % af slotserien er blevet udnyttet, ⇒ indrømmes der ikke den forrang, som er fastsat i stk. 2 ⇐ ~~skal alle slots i den pågældende serie anbringes i puljen,~~ medmindre følgende grunde kan anføres for den manglende udnyttelse:

- a) uforudseelige og uafvendelige forhold, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på, og som medfører:
- i) startforbud for den flytype, der sædvanligvis benyttes på den pågældende forbindelse
 - ii) ⇒ hel eller delvis ⇐ lukning af en lufthavn eller et luftrum
 - iii) alvorlig forstyrrelse af operationerne i de pågældende lufthavne, herunder de slotserier i andre ~~fællesskabs~~ lufthavne ☒ i Unionen ☒, der vedrører ruter, der er blevet påvirket af disse forstyrrelser, i en væsentlig del af den relevante fartplansæson
- b) indstilling af flyvninger på grund af handlinger, der har til formål at påvirke disse flyvninger ⇒, f.eks. i tilfælde af strejke ⇐, og som gør det praktisk og/eller teknisk umuligt for luftfartsselskabet at afvikle operationer som planlagt
- c) alvorlig økonomisk skade for det pågældende ~~EF~~ ☒ EU ☒-luftfartsselskab, som har medført, at de licensudstedende myndigheder har udstedt en midlertidig licens, indtil luftfartsselskabet kan foretage en finansiel rekonstruktion i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008
- d) retssager vedrørende anvendelsen af artikel 12 for ruter, hvor der er indført forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til artikel 16 i forordning (EF) nr. 1008/2008, med deraf følgende midlertidig indstilling af driften af sådanne ruter.

↓ ny

Driftsforbud i Den Europæiske Union, som er vedtaget i medfør af Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006²¹, kan ikke godkendes som gyldig begrundelse for manglende udnyttelse af slotserier i henhold til dette stykke.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 6

56. Kommissionen undersøger på anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ, hvorledes koordinatoren i en lufthavn, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde, anvender stk. 45.

Den træffer afgørelse senest to måneder efter modtagelse af anmodningen efter proceduren i artikel 4316, stk. 2.

²¹ EUT L 84 af 23.3.2006, s.14.

↕ ny

7. Når betingelserne i stk. 2, litra a) og b), ikke er opfyldt, kan Kommissionen alligevel træffe afgørelse om at indrømme luftfartsselskaber forrang mht. tildeling af samme serier i den efterfølgende fartplansæson, hvis dette er berettiget på grund af pludseligt opståede krisetilfælde med baggrund i ekstraordinære begivenheder, som gør det nødvendigt at skabe sammenhæng i anvendelsen af de foranstaltninger, som må træffes i disse lufthavne. Kommissionen træffer de fornødne foranstaltninger, idet anvendelsen af disse ikke må overstige varigheden af en fartplansæson. Den vedtager disse gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, efter proceduren i artikel 16, stk. 3.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)
⇒ ny

Artikel 8b

~~Udelukkelse af krav om kompensation~~

8. Den i ~~artikel 8~~, denne artikels stk. 2, anførte ~~ret~~ ⇒ forrang ⇐ til en slotserie kan ikke give anledning til krav om kompensation i henhold til ~~fællesskabs~~ ⊗ EU- ⊗ retten i forbindelse med begrænsning, restriktion eller eliminering heraf, navnlig ved anvendelse af traktatens bestemmelser om lufttransport.

↕ ny

Artikel 11

Reservation af slots

1. Lufthavnens forvaltningsorgan i en koordineret lufthavn kan beslutte at anvende lufthavnsafgiftsordningen til at modvirke, at luftfartsselskaberne returnerer slots til puljen, jf. artikel 9, for sent og lade dem pådrage sig et ansvar for at have reserveret lufthavnsinfrastruktur uden at udnytte den. Følgende principper skal overholdes:

a) inden en sådan afgørelse træffes, skal proceduren i artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF²² være fulgt. Koordinatoren skal også høres. For lufthavne, som er koordineret og ikke er omfattet af artikel 1, stk. 2, i direktiv 2009/12/EF, hører lufthavnens forvaltningsorgan koordinationsudvalget og koordinatoren

b) denne afgørelse må ikke påvirke slottildelingsprocessens og lufthavnsafgiftsordningens ikke-diskriminerende og gennemsigtige karakter

²² EUT L 70 af 14.3.2009, s.11.

c) denne afgørelse må ikke afskrække nytilkomne luftfartsselskaber på markedet eller hindre luftfartsselskaberne i at udvikle tjenester, og den afgrænses til at omfatte lufthavnens omkostninger i forbindelse med reservationen af lufthavnskapaciteten svarende til de ikke-udnyttede slots

d) luftfartsselskaberne pådrager sig ikke et ansvar for at have reserveret lufthavnsinfrastruktur uden at udnytte den for tildelte slots, der returneres til puljen inden den 31. januar for den efterfølgende sommerfartplansæson eller inden den 31. august for den efterfølgende vinterfartplansæson, for slots, som falder på på fri- og helligdage, og som returneres til puljen inden disse datoer, eller for slots, for hvilke den manglende udnyttelse kan begrundes ud fra artikel 10, stk. 5

h) denne afgørelse meddeles koordinatoren, de interesserede parter og Kommissionen mindst seks måneder før den pågældende fartplansæsons begyndelse.

2. Koordinatoren meddeler lufthavnens forvaltningsorgan alle oplysninger, som gør det muligt at gennemføre den i stk. 1 nævnte afgørelse.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5

Artikel ~~9~~12

Forpligtelse til offentlig tjeneste

1. Hvis der er blevet indført forpligtelse til offentlig tjeneste på en rute i medfør af artikel 16 i forordning (EF) nr. 1008/2008, kan en medlemsstat reservere de nødvendige slots til den påtænkte drift af denne rute i en koordineret lufthavn. Hvis de reserverede slots på den pågældende rute ikke benyttes, stilles disse slots til rådighed for ethvert andet luftfartsselskab, der er interesseret i at beflyve ruten i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste, jf. dog stk. 2. Hvis intet andet luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten, og den pågældende medlemsstat ikke giver ruten i udbud i henhold til artikel 16, stk. 10, artikel 17, stk. 3 til 7, og artikel 18, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008, reserveres disse slots enten til en anden rute, der er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, eller returneres til puljen.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)

2. Den i artikel 16, stk. 9, artikel 17, stk. 3 til 7, og artikel 18, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008 fastsatte udbudsprocedure gælder for benyttelse af de i stk. 1 ~~EF~~ i denne artikel ~~EF~~ nævnte slots, hvis mere end et ~~EF~~ EU ~~EF~~-luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten og ikke har været i stand til at få slots en time før eller efter de tidspunkter, koordinatoren er blevet anmodet om.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)

✕ Slotmobilitet ✕

Artikel ~~8a~~13

~~Slotmobilitet~~ ✕ Overførsel og bytning af slots ✕

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5
⇒ ny

1. Slots kan:

- a) overføres af et luftfartsselskab fra en rute eller type flyvning til en anden rute eller type flyvning, som drives af dette luftfartsselskab
 - b) overføres ⇒ mellem to luftfartsselskaber med eller uden monetær eller anden kompensation ⇐
 - ~~i) mellem moderselskab og datterselskab og mellem datterselskaber af samme moderselskab~~
 - ~~ii) som en del af overtagelse af kontrol med kapitalen i et luftfartsselskab~~
 - ~~iii) ved hel eller delvis overtagelse, når de pågældende slots er direkte forbundet med den virksomhed, der overtages~~
 - c) byttes, slot for slot mellem luftfartsselskaber ⇒ med eller uden monetær eller anden kompensation ⇐ .
-

↓ ny

2. Medlemsstaten opretter en gennemsigtig ramme, der åbner mulighed for at skabe kontakter mellem luftfartsselskaber med interesse for at overføre eller bytte slots under overholdelse af EU-retten.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)
⇒ ny

2. Overførsler og bytninger som nævnt i stk. 1 i denne artikel meddeles koordinatoren og kan ikke få virkning, før koordinatoren udtrykkeligt har bekræftet dem. Koordinatoren skal afslå at bekræfte overførsler eller bytninger, hvis de ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, og hvis han/hun ikke er sikker på:

- a) at lufthavnsoperationerne ikke berøres negativt heraf under hensyntagen til alle tekniske, operationelle ⇒ præstationsrelaterede ⇐ og miljømæssige begrænsninger
- b) at begrænsningerne i henhold til artikel 912 overholdes
- c) at overførsel af slots ikke falder ind under ☒ denne artikels ☒ stk. 3.

↓ ny

For de overførsler eller bytninger, der er nævnt i stk. 1, litra b) og c), meddeler luftfartsselskaberne koordinatoren nærmere oplysninger om en eventuel monetær eller anden kompensation. De nærmere oplysninger om kompensationen i relation til overførslen eller bytningen er fortrolige, og koordinatoren må ikke videregive disse til andre end den medlemsstat, hvori lufthavnen befinder sig, eller til Kommissionen efter anmodning herom. Overførslerne eller bytninger må ikke pålægges betingelser, hvormed det tilsigtes at begrænse mulighederne for det luftfartsselskab, der ønsker at erhverve disse slots, at konkurrere med det luftfartsselskab, som overfører eller bytter disse slots.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5

3. Slots, der er tildelt et nyttilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, ~~litra b~~ nr. 2), kan ikke overføres, som anført i stk. 1, litra b), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ~~ligeværdige~~ tilsvarende fartplansæsoner, undtagen når det drejer sig om en retmæssigt bemyndiget overtagelse af en insolvent virksomheds aktiviteter.

Slots, der er tildelt et nyttilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, nr. 2), litra b), ~~nr. ii) og iii)~~, kan ikke overføres til en anden rute, som anført i stk. 1, litra a), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ~~ligeværdige~~ tilsvarende fartplansæsoner, medmindre det nyttilkomne luftfartsselskab gives samme prioritet på den nye rute som på den oprindelige rute.

Slots, der er tildelt et nyttilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, ~~litra b~~ nr. 2), kan ikke byttes som anført i stk. 1, litra c), i nærværende artikel, i et tidsrum på to ~~ligeværdige~~ tilsvarende fartplansæsoner undtagen for at forbedre slottiderne for disse flyvninger i forhold til de tider, der oprindeligt blev ansøgt om.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 5 (tilpasset)
⇒ ny

Artikel 14

⊠ Konkurrenceretlige regler ⊠

Denne forordning påvirker ikke de offentlige myndigheders beføjelse til at kræve ⇒ godkende ⇐ slotoverførsel mellem luftfartsselskaber og til at bestemme, hvordan disse tildeles, i henhold til den nationale konkurrencelovgivning eller EF-traktatens artikel 81 eller 82 ⊠ 101, 102 ⊠ ⇒ eller 106 ⇐ eller Rådets forordning (EF) nr. 139/2004²³. Disse overførsler kan kun finde sted uden betaling.

↓ 545/2009 art. 1, paragraphe 1

Artikel 10a

Koordinatorerne accepterer, for så vidt angår artikel 12, stk. 2, at luftfartsselskaberne er berettiget til de slotserier for sommerfartplansæsonen 2010, som de var tildelt ved begyndelsen af sommerfartplansæsonen 2009 i overensstemmelse med denne forordning.

↓ ny

Delegerede retsakter og udvalg

Artikel 15

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel anførte betingelser.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 3, stk. 3 in fine, i et ubestemt tidsrum fra denne forordnings ikrafttræden.

3. Den i artikel 3, stk. 3 in fine, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, den angiver, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt,

²³ EUT L 24 af 29.1.2004, s.1.

der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. De delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 3, stk. 3 in fine, og i artikel 13, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 9 (tilpasset)

Artikel 16

~~Beslutnings~~ ☒ Udvalgs ☒ procedure☒

↓ 793/2004 art. 1, nr. 9 (tilpasset)
⇒ ny

1. Kommissionen bistås af et udvalg. ⇒ Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011. ⇐

2. ~~Når ☒ Når ☒~~ der henvises til dette stykke ~~anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, jf. dennes artikel 8~~ ⇒ anvendes artikel 5 i Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁴ ⇐.

~~Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.~~

↓ ny

Når udvalgets udtalelse skal indhentes ved skriftlig procedure, afsluttes den skriftlige procedure uden noget resultat, hvis formanden træffer beslutning herom eller et simpelt flertal af udvalgets medlemmer anmoder herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 sammenholdt med dennes artikel 5.

²⁴ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13

↓ 793/2004 art. 1, nr. 9

34. Kommissionen kan også konsultere udvalget om ethvert andet spørgsmål vedrørende anvendelsen af denne forordning.

~~4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.~~

↓ 793/2004 art. 1, nr. 9 (tilpasset)

⇒ ny

⊠ Gennemførelsesforanstaltninger ⊠

Artikel 17

⊠ Overensstemmelse mellem slots og flyveplaner ⊠

1. ⇒ Ved forelæggelsen af en flyveplan vedlægger luftfartsselskabet en henvisning til det tildelte slot. Netforvalteren afviser ⇐ ~~Et luftfartsselskabs flyveplan kan afslås af de kompetente lufttrafikstyringsmyndigheder,~~ hvis luftfartsselskabet har til hensigt at lande eller afgang i en koordineret lufthavn i de koordinerede perioder uden et af koordinatoren tildelt slot. ⇒ Luftfartsselskaber, der driver forretningsflyvning, forventes ikke at råde over et slot, hvis de må operere uden for de tidspunkter, som hører til det pågældende slot, og hvis forsinkelsen ikke skyldes luftfartstjenesterne. ⇐

↓ ny

2. Medlemsstaten vedtager de fornødne foranstaltninger til at udveksle oplysninger mellem koordinatoren, netforvalteren, luftfartstjenesteudøverne og lufthavnens forvaltningsorgan.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 9

⇒ ny

Artikel ~~14~~18

Håndhævelse

~~21.~~ Koordinatoren tilbagetrækker de slotserier, der midlertidigt er tildelt et luftfartsselskab, som er ved at etablere sig, og placerer dem i puljen den 31. januar for den efterfølgende sommersæson eller den 31. august for den efterfølgende vintersæson, hvis virksomheden ikke har en licens eller tilsvarende på denne dato, eller hvis den kompetente licensudstedende myndighed ikke erklærer, at en licens eller tilsvarende sandsynligvis vil blive udstedt inden den relevante fartplansæsons begyndelse. ⇒ De kompetente licensudstedende myndigheder

forelægger regelmæssigt koordinatoren ajourførte oplysninger og besvarer hans anmodninger inden for rimelige frister. ⇐

~~3. Hvis et luftfartsselskab har modtaget slotserier efter en bytning i henhold til artikel 9, stk. 1, litra c), og disse slotserier ikke er blevet benyttet efter hensigten, tilbagetrækker koordinatoren disse slotserier og placerer dem i puljen.~~

42. Luftfartsselskaber, som gentagne gange ⇨ eller ⇐ ~~og~~ med forsæt enten driver flyvning på tidspunkter, som afviger betydeligt fra det tildelte slot, som del af en slotserie, eller benytter slots på en måde, der afviger betydeligt fra den, der blev anført i forbindelse med tildelingen, ~~hvilket berører lufthavnsoperationerne eller lufttrafikken negativt~~, mister den i artikel 9, stk. 2, nævnte ⇨ forrang ⇐ ~~rettighed~~. Koordinatoren kan beslutte at tilbagetrække de pågældende slotserier fra luftfartsselskabet for resten af fartplansæsonen og placere dem i puljen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab og givet en enkelt advarsel. ⇨ Hvis luftfartsselskabet anmoder om tilsvarende slots, har koordinatoren ikke pligt til at tildele disse. ⇐

⇩ ny

Medlemsstaten sørger for, at koordinatoren indfører et effektivt system med henblik på at overvåge anvendelsen af dette stykke.

⇩ 793/2004 art. 1, nr. 9
⇨ ny

53. Medlemsstaterne sikrer, at der findes ⇨ og pålægges ⇐ sanktioner, som er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, ~~eller tilsvarende foranstaltninger~~ for at modvirke:

- gentagen ⇨ eller ⇐ ~~og~~ forsætlig flyvning på tidspunkter ⇨ uden tilsvarende slots, eller ⇐ som afviger betydeligt fra de tildelte slots, eller benyttelsen af slots på en måde, der afviger betydeligt fra den, der blev anført i forbindelse med tildelingen, ~~når dette berører lufthavnsoperationerne eller lufttrafikken negativt.~~

⇩ ny

- returnering af slots efter 31. januar for den efterfølgende sommersæson, eller efter 31. august for den efterfølgende vintersæson, eller opbevaring af uudnyttede slots, idet der ved sanktionen tages hensyn til, at der eventuelt gøres brug af den i artikel 11 omhandlede ordning

- manglende meddelelse af oplysninger til koordinatoren eller fartplansformidleren, jf. artikel 7 eller 13, eller meddelelse af fejlagtige eller misvisende oplysninger.

Koordinatoren vil blive behørigt underrettet om anvendelsen af disse sanktioner.

↓ 793/2004 art. 1, nr. 9
⇒ ny

~~64.~~ Hvis et luftfartsselskab ikke kan nå op på ~~⇒ 85 ⇐ 80~~ % udnyttelse som defineret i artikel ~~810~~, stk. 2, jf. dog artikel 10, stk. ~~45~~, kan koordinatoren beslutte at tilbagetrække dette luftfartsselskabs slotserier for den resterende del af fartplansæsonen og placere dem i puljen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab.

Hvis intet slot i slotserien i et fastsat tidsrum svarende til ~~⇒ 15 ⇐ 20~~ % af slotseriens gyldighed endnu er udnyttet, jf. dog artikel 10, stk. ~~45~~, placerer koordinatoren den pågældende slotserie i puljen for resten af fartplansæsonen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab. ⇒ Koordinatoren kan beslutte at tilbagetrække slotserien inden udgangen af en periode svarende til 15 % af seriens gyldighedsperiode, hvis luftfartsselskabet ikke godtgør, at det har til hensigt at udnytte den. ⇐

↓ 793/2004 art. 1, pt. 7 (tilpasset)

Artikel ~~1119~~

Klager og klageadgang

1. Klager vedrørende anvendelsen af artikel 7, stk. 2, artikel ~~8, 8a og 1099~~, ~~10~~, ~~13~~ og ~~17~~ samt artikel ~~1418~~, stk. ~~1, 2, 3, 4 og 61~~, 2 og 4, indgives til koordinationsudvalget, uden at dette berører gældende klagerettigheder i henhold til national ret. Udvalget behandler sagen inden for en periode på en måned efter indgivelse af klagen og stiller om muligt forslag til koordinatoren for at forsøge at løse problemerne. Hvis klagerne ikke kan afgøres, kan den ansvarlige medlemsstat inden for yderligere to måneder skabe mulighed for mægling ved et luftfartsselskabs eller en lufthavns repræsentative organisationer eller anden tredjepart.

2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til i overensstemmelse med national lovgivning at beskytte deres koordinatore for så vidt angår erstatningskrav, der måtte opstå i forbindelse med de af deres funktioner, som er omfattet af denne forordning, dog ikke erstatningskrav som følge af grov uagtsomhed eller forsætlig forsømmelse.

↓ 95/93

Artikel ~~1220~~

↓ 793/2004 art. 1, nr. 8 (tilpasset)
⇒ ny

Forbindelser med tredjelande

1. ~~☒~~ Kommissionen kan, efter proceduren i artikel 16, stk. 2, beslutte, at en eller medlemsstater skal træffe foranstaltninger, ~~☒~~ ~~⇒~~ herunder tilbagetrækning af slots, ~~☒~~ ~~☒~~ hvad angår et eller flere luftfartsselskaber fra et tredjeland med henblik på at imødegå det pågældende tredjelandes diskriminerende adfærd, ~~☒~~ ~~H~~ hvis det viser sig, at et tredjeland i forbindelse med tildeling og benyttelse af slots i dets lufthavne:

- a) ikke indrømmer ~~EE~~ ~~☒~~ EU ~~☒~~-luftfartsselskaberne en behandling, der svarer til den, der ifølge denne forordning gives til luftfartsselskaber fra det pågældende land, eller
- b) ikke indrømmer ~~EE~~ ~~☒~~ EU ~~☒~~-luftfartsselskaber de facto national behandling, eller
- c) indrømmer luftfartsselskaber fra andre tredjelande en mere fordelagtig behandling end ~~EE~~ ~~☒~~ EU ~~☒~~-luftfartsselskaber~~er~~.

~~kan Kommissionen, efter proceduren i artikel 16, stk. 2, beslutte, at en medlemsstat eller medlemsstater træffer foranstaltninger, inkl. hel eller delvis suspension af denne forordning, hvad angår et luftfartsselskab eller flere luftfartsselskaber fra det pågældende tredjeland med henblik på at imødegå det pågældende tredjelandes diskriminerende adfærd.~~

↓ 95/93 (tilpasset)

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om alle alvorlige vanskeligheder, retlige og faktiske, som ~~EE~~ ~~☒~~ EU ~~☒~~-luftfartsselskaberne støder på, når de søger at få tildelt ~~ankomst- og afgangstidspunkter~~ slots i lufthavne i tredjelande.

~~☒~~ Afsluttende bestemmelser ~~☒~~

↓ 793/2004 art. 1, nr. 10
(tilpasset)
⇒ ny

Artikel ~~14a~~ 21

Rapport og samarbejde

1. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning senest ~~tre~~ ~~⇒~~ fire ~~☒~~ år efter dens ikrafttræden. Rapporten behandler navnlig, hvorledes artikel ~~8, 8a og~~ ~~9~~, 10 ~~☒~~, 11 ~~☒~~ og 13 fungerer.

2. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om anvendelsen af denne forordning, især med hensyn til indsamling af oplysninger til brug for den i stk. 1 nævnte rapport.



Artikel 22

Ophævelse

Forordning (EØF) nr. 95/93 ophæves.

Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag II.

↓ 95/93 (tilpasset)

Artikel ~~15~~ 23

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft ☒ den første dag i den anden fartplansæson, der begynder efter ☒ på tredjedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]



BILAG I

Ophævet forordning med liste over ændringer

Rådets forordning (EØF) nr. 95/93	(EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 894/2002	(EFT L 142 af 31.5.2002, s. 3)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1554/2003	(EUT L 221 af 4.9.2003, s. 1)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 793/2004	(EUT L 138 af 30.4.2004, s. 50)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 545/2009	(EUT L 167 af 29.6.2009, s. 24)

BILAG II

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EØF) nr. 95/93	Nærværende forordning
Artikel 1, stk. 1 og 2	Artikel 1, stk. 1 og 2
Artikel 1, stk. 3	—
Artikel 2, litra a)	Artikel 2, nr. 1)
Artikel 2, litra b)	Artikel 2, nr. 2)
Artikel 2, litra c)	—
Artikel 2, litra d)	Artikel 2, nr. 3)
Artikel 2, litra e)	Artikel 2, nr. 4)
Artikel 2, litra f), nr. i)	Artikel 2, nr. 5)
Artikel 2, litra f), nr. ii)	Artikel 2, nr. 6)
—	Artikel 2, nr. 7)
—	Artikel 2, nr. 8)
—	Artikel 2, nr. 9)
Artikel 2, litra g)	Artikel 2, nr. 11)
Artikel 2, litra h)	—
Artikel 2, litra i)	Artikel 2, nr. 10)
Artikel 2, litra j)	Artikel 2, nr. 12)
Artikel 2, litra k)	Artikel 2, nr. 13)
Artikel 2, litra l)	Artikel 2, nr. 14)
Artikel 2, litra m)	Artikel 2, nr. 15)
—	Artikel 2, nr. 16)
—	Artikel 2, nr. 17)
—	Artikel 2, nr. 18)
—	Artikel 2, nr. 19)

—	Artikel 2, nr. 20)
—	Artikel 2, nr. 21)
Artikel 3, stk. 1	Artikel 3, stk. 1
Artikel 3, stk. 2	Artikel 3, stk. 2
Artikel 3, stk. 3	Artikel 3, stk. 3
Artikel 3, stk. 4	Artikel 3, stk. 4
—	Artikel 3, stk. 5
Artikel 3, stk. 5	Artikel 3, stk. 6
Artikel 3, stk. 6	Artikel 3, stk. 7
Artikel 3, stk. 7	Artikel 3, stk. 8
—	Artikel 3, stk. 9
—	Artikel 3, stk. 10
Artikel 4, stk. 1	Artikel 5, stk. 1
—	Artikel 5, stk. 2
Artikel 4, stk. 2, nr. a)	Artikel 5, stk. 3, nr. a)
Artikel 4, stk. 2, litra b), første punktum	Artikel 5, stk. 3, litra b)
—	Artikel 5, stk. 3, litra b), nr. i)
—	Artikel 5, stk. 3, litra b), nr. ii)
Artikel 4, stk. 2, litra b), andet punktum	Artikel 5, stk. 3, litra c)
Artikel 4, stk. 2, litra c)	Artikel 5, stk. 3, litra d)
—	Artikel 5, stk. 3 in fine
Artikel 4, stk. 3	Artikel 5, stk. 4
Artikel 4, stk. 4	Artikel 5, stk. 5
Artikel 4, stk. 5	Artikel 5, stk. 6
Artikel 4, stk. 6	Artikel 5, stk. 7
Artikel 4, stk. 7	Artikel 5, stk. 7, og artikel 6, stk. 1
—	Artikel 6, stk. 2

Artikel 4, stk. 8

—

Artikel 4, stk. 9

Artikel 4, stk. 10

Artikel 5, stk. 1, første afsnit

Artikel 5, stk. 1, nr. a)

—

Artikel 5, stk. 1, litra b)

Artikel 5, stk. 2

Artikel 5, stk. 3

Artikel 6, stk. 1

Artikel 6, stk. 2

Artikel 6, stk. 3

—

Artikel 6, stk. 1 in fine

Artikel 7

Artikel 8, stk. 1

Artikel 8, stk. 2, første afsnit, indledning

Artikel 8, stk. 2, første afsnit, første og andet led

Artikel 8, stk. 2, andet afsnit

Artikel 8, stk. 3

Artikel 8, stk. 4

Artikel 8, stk. 5

—

Artikel 8, stk. 6

Artikel 8, stk. 7

Artikel 6, stk. 3

Artikel 6, stk. 4

—

Artikel 6, stk. 5

Artikel 8, stk. 1, første afsnit

Artikel 8, stk. 1, nr. a)

Artikel 8, stk. 1, litra b)

Artikel 8, stk. 1, litra c)

Artikel 8, stk. 2

Artikel 8, stk. 3

Artikel 4, stk. 1

Artikel 4, stk. 5

Artikel 4, stk. 2

Artikel 4, stk. 3

Artikel 4, stk. 4

Artikel 7

Artikel 10, stk. 1

Artikel 10, stk. 2, indledende punktum

Artikel 10, stk. 2, litra a) og b)

—

Artikel 9, stk. 3

Artikel 10, stk. 5

Artikel 9, stk. 8, første afsnit

Artikel 9, stk. 8, andet afsnit

Artikel 9, stk. 7

Artikel 9, stk. 9

—	Artikel 11
Artikel 8a	Artikel 13
Artikel 8a, stk. 1	Artikel 13, stk. 1
—	Artikel 13, stk. 2, første afsnit
Artikel 8a, stk. 2	Artikel 13, stk. 2, andet afsnit
—	Artikel 13, stk. 2 in fine
Artikel 8a, stk. 3	Artikel 13, stk. 3
Artikel 8c, første punktum	Artikel 10, stk. 7
Artikel 8c, andet punktum	Artikel 14
Artikel 8c, tredje punktum	—
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10, stk. 1	Artikel 9, stk. 1
Artikel 10, stk. 2	—
Artikel 10, stk. 3	Artikel 10, stk. 4
Artikel 10, stk. 4, litra a), første, andet og tredje led	Artikel 10, stk. 5, litra a), nr. i), ii) og iii)
Artikel 10, stk. 4, litra b), c) og d)	Artikel 10, stk. 5, litra b), c) og d)
—	Artikel 10, stk. 5 in fine
Artikel 10, stk. 5	Artikel 10, stk. 7
—	Artikel 10, stk. 6
Artikel 10, stk. 6	Artikel 9, stk. 3
Artikel 10, stk. 7	Artikel 9, stk. 4
Artikel 10, stk. 8	Artikel 9, stk. 5
Artikel 10, stk. 9	Artikel 9, stk. 6
Artikel 10a	—
Artikel 11	Artikel 19
Artikel 12	Artikel 20

Artikel 13, stk. 1 og 2

—

Artikel 13, stk. 3

Artikel 13, stk. 4

—

Artikel 14, stk. 1

—

Artikel 14, stk. 2

Artikel 14, stk. 3

Artikel 14, stk. 4

Artikel 14, stk. 5

Artikel 14, stk. 6, litra a) og b)

Artikel 14a

—

Artikel 15

—

—

Artikel 16, stk. 1 og 2

Artikel 16, stk. 3

Artikel 16, stk. 4

—

Artikel 15

Artikel 17, stk. 1

Artikel 17, stk. 2

Artikel 18, stk. 1

—

Artikel 18, stk. 2

Artikel 18, stk. 3

Artikel 18, stk. 4, første og andet afsnit

Artikel 21

Artikel 22

Artikel 23

Bilag I

Bilag II