

Onsdag den 12. december 2012

P7\_TA(2012)0495

**Tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne \*\*\*I****Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 12. december 2012 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne (omarbejdning) (COM(2011)0827 — C7-0458/2011 — 2011/0391(COD))****(Almindelig lovgivningsprocedure — omarbejdning)**

(2015/C 434/43)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2011)0827),
  - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C7-0458/2011),
  - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
  - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 28. marts 2012 <sup>(1)</sup>,
  - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af 18. juli 2012 <sup>(2)</sup>,
  - der henviser til den interinstitutionelle aftale af 28. november 2001 om en mere systematisk omarbejdning af retsakter <sup>(3)</sup>,
  - der henviser til skrivelse af 9. maj 2012 fra Retsudvalget til Transport- og Turismeudvalget, jf. forretningsordenens artikel 87, stk. 3,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 87 og 55,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0379/2012),
- A. der henviser til, at dette forslag ifølge den rådgivende gruppe bestående af de juridiske tjenester i Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen ikke indebærer andre indholdsmæssige ændringer end dem, der er angivet som sådanne i selve forslaget, og at det, hvad angår de ændrede bestemmelser i de tidligere retsakter sammen med de nævnte ændringer, udelukkende består i en kodifikation af de eksisterende retsakter uden indholdsmæssige ændringer;
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling under hensyntagen til henstillingerne fra den rådgivende gruppe bestående af de juridiske tjenester i Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

<sup>(1)</sup> EUT C 181 af 21.6.2012, s. 173.<sup>(2)</sup> EUT C 277 af 13.9.2012, s. 110.<sup>(3)</sup> EFT C 77 af 28.3.2002, s. 1.

Onsdag den 12. december 2012

## P7\_TC1-COD(2011)0391

### Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 12. december 2012 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2013 om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til 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 Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne <sup>(4)</sup> er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder <sup>(5)</sup>. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør forordningen af klarhedshensyn omarbejdes.
- (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.
- (3) Dog findes der et stadig større misforhold mellem væksten inden for lufttransportsystemet i Europa og kapaciteten i visse lufthavnsinfrastrukturer, der er til rådighed for at tilfredsstille efterspørgslen. Der er derfor et stigende antal overbelastede lufthavne i Unionen.
- (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 **til handel med slots**, 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 luftfartsselskabernes 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~~ **Derudover er det vigtigt, at adgang til hovedlufthavne fra regionale lufthavne opretholdes, hvor sådanne ruter er afgørende vigtige for den pågældende regions økonomi. Derfor må bekymringerne med hensyn til en effektiv tildeling af slots fortsat holdes op imod behovet for at beskytte eksterne fordele, der er forbundet med lufttransportydelser, og navnlig den værdi, de skaber for de europæiske regioner.** [Ændring 1]

<sup>(1)</sup> EUT C 181 af 21.6.2012, s. 173.

<sup>(2)</sup> EUT C 277 af 13.9.2012, s. 110.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 12.12.2012.

<sup>(4)</sup> EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1.

<sup>(5)</sup> Se bilag I.

Onsdag den 12. december 2012

- (5) Der er således behov for at ændre det system, der benyttes til at tildele slots i Unionens lufthavne.
- (5a) **Hidtil er der hverken i den relevante teori eller retspraksis fastlagt nogen fuldt dækkende juridisk definition af begrebet »slot«. Fra nu af bør der arbejdes ud fra den antagelse, at udnyttelsen af slots i offentlighedens interesse — og således ikke i nogen snæver forstand et offentligt gode — kunne være retningsgivende for en fremtidig juridisk definition af begrebet. Der bør derfor udarbejdes en definition af slots, ifølge hvilken de kan gøres til genstand for rettigheder, og som indeholder regler for deres tildeling. [Ændring 79]**
- (6) Tildelingen af slots i de overbelastede lufthavne ~~bør~~ **skal** fortsat være baseret på neutrale og gennemsigtige regler, der ikke indebærer nogen forskelsbehandling. [Ændring 2]
- (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 af 30. april 2008 om anvendelsen af forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne 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.
- (9) Oplysningernes gennemsigtighed er af væsentlig betydning for at sikre en objektiv procedure for tildeling af slots. Der er behov for at øge denne gennemsigtighed og tage højde for teknologiske fremskridt.
- (10) Der bør fastsættes bestemmelser, der giver nyttilkomne luftfartsselskaber adgang til Unionens marked. Erfaringen viser, at den gældende definition af begrebet »nyttilkommet luftfartsselskab« ikke har styrket konkurrencen tilstrækkeligt, og at den derfor bør ændres. Det er desuden nødvendigt at sætte ind mod misbrug ved at begrænse et luftfartsselskabs mulighed for at opnå status som nyttilkommet 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 nyttilkommet luftfartsselskab, hvis det har overført slots, det har opnået som nyttilkommet luftfartsselskab, for at genopnå denne status.
- (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. [Ændring 3]~~
- (12) Ligeledes ~~bør er det nødvendigt at undgå~~ situationer ~~undgå~~, hvor fordelene ved en liberalisering bliver ulige fordelt, og der opstår konkurrenceforvridning som følge af manglen på disponible slots. [Ændring 4]
- (12a) **Chartertrafik bidrager til regional samhørighed og konkurrenceevne. Når luftfartsselskaber regelmæssigt har brugt slots til denne form for transport i en lufthavn, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde, selv hvor disse slots ikke altid omfatter de samme ruter, bør anmodninger om fortsat anvendelse af sådanne slots prioriteres. [Ændring 5]**
- (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, luftfartstjenesteudøverne 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

Onsdag den 12. december 2012

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. [Ændring 80]

- (14) ~~En~~ **Med henblik på at optimere lufthavnenes disponible kapacitet må der fastlægges procedurer for at sikre** bedre koordinering mellem flyveplaner og slots ~~bør sikres for at udnytte lufthavnskapaciteten bedre og forbedre flyvningernes punktlighed.~~ [Ændring 7]
- (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 **og fartplansformidlers** rolle styrkes. Koordinatorerne 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 situationer hvor koordinators **og fartplansformidlers** aktiviteter påvirkes af mangel på personalemæssige, tekniske eller finansielle ressourcer, bør medlemsstaten sørge for, at koordinators **og fartplansformidlers** rolle styrkes. [Ændring 8]
- (16) Luftfartsselskaberne bør pålægges yderligere forpligtelser til at indsende oplysninger til koordinators **og fartplansformidlerne**. Der bør indføres yderligere sanktioner i tilfælde af, at oplysninger ikke forelægges, eller at fejlagtige eller misvisende oplysninger forelægges. Luftfartsselskaberne bør for ~~de~~ **andre** lufthavne, der ~~indgår i nettet~~ **ikke har nogen særlig status**, forpligtes til at meddele deres flyveintentioner eller andre relevante oplysninger, som koordinators **og fartplansformidleren** anmoder om. [Ændring 9]
- (17) Unionen bør lette samarbejdet mellem koordinators **og fartplansformidlerne**, så de får mulighed for at udveksle god praksis med henblik på at etablere en **fælles koordinator på europæisk koordinator plan** på dette rette tidspunkt **under hensyn til de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.** [Ændring 10]
- (18) En lufthavn kan gives status som koordineret lufthavn, forudsat at principperne om gennemsigtighed, neutralitet og ikke-forskelsbehandling og betingelserne i nærværende forordning er overholdt.
- (19) 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, **de funktionelle luftrumsblokke** og netforvalterfunktionen, bør metoderne til evaluering af lufthavns kapacitet tilnærmes for at sikre, at det europæiske luftrafikstyringsnet kommer til at fungere bedre. [Ændring 11]
- (20) Der er behov for at fastsætte en procedure for, hvordan en medlemsstat beslutter at ændre en koordineret lufthavns eller en fartplansformidlet lufthavns status til henholdsvis en fartplansformidlet lufthavn eller en lufthavn uden status.
- (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 **udelukkende** affødes af koordinators tildeling eller bekræftelse. **Forrang i forbindelse med hidtidigt udnyttede slotserier bør indrømmes af koordinators på grundlag af en foregående korrekt udnyttelse af disse.** [Ændring 81]
- (22) Det er nødvendigt at 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.
- (22a) **Denne forordnings ikrafttræden bør ikke gå ud over forbindelserne mellem regionale lufthavne og storlufthavne. Det vil derfor være nyttigt at træffe hensigtsmæssige foranstaltninger til at sikre, at de europæiske regioner, herunder randområdere regioner, regioner i den yderste periferi og øregioner, luftfartsmæssigt knyttes til de europæiske storlufthavne og dermed til det internationale luftrafiknet.** [Ændring 13]

Onsdag den 12. december 2012

- (23) Da miljøspekterne kan tages i betragtning i koordineringsparametrene, og den regionale forbindelse også 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 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 fartsplansformidlerne 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. **Forbindelser mellem jernbane og lufthavne samt integration af jernbane- og flybilletter bør støttes.** [Ændring 91]
- (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 fartsplansæsonen, bør Kommissionen have mulighed for at vedtage hasteforanstaltninger med henblik på at sikre sammenhæng i de foranstaltninger, der vil skulle træffes i de koordinerede lufthavne. Disse foranstaltninger bør give luftfartsselskaberne mulighed for at bevare deres forrang ved tildelingen af samme slotserier i den efterfølgende fartsplansæson, selv om tærsklen på 85% 80 % ikke er nået. [Ændring 14]
- (24a) **Denne forordning bør tage hensyn til forretningsflyvnings og charterflyvnings behov for fleksibilitet i form af ikkeregelmæssige flyvninger, navnlig eftersom de relevante operatører ikke har mulighed for at etablere en portefølje af slots baseret på hidtidigt udnyttede slots.** [Ændring 15]
- (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 luftrafikstyringsnets drift. Udvalget bør også kunne afgive udtalelse til præstationsvurderingsorganet og den nationale tilsynsmyndighed om forbindelsen mellem koordineringsparametrene og de centrale præstationsindikatorer, der foreslås luftfartstjenesteudøverne. [Ændring 16]
- (26) Erfaringen viser, at et stort antal slots returneres til puljen for sent til, at blive fordelt på ny. Derfor bør lufthavnsforvaltningsorganer tilskyndes til at benytte ~~lufthavnsafgiftsordningen~~ **ordninger med finansielle instrumenter og til i høj grad at styrke den gældende sanktionsordning med henblik på at** modvirke en sådan adfærd **fra luftfartsselskabernes side.** Lufthavnsforvaltningsorganers anvendelse af ~~denne ordning disse ordninger~~ bør dog ikke afskrække nytilkomne luftfartsselskaber på markedet eller hindre luftfartsselskaberne i at udvikle tjenester. [Ændring 17]
- (26a) **For at øge lufthavnskapaciteten bør denne forordning omfatte medlemsstaternes mulighed for, at bruge overskuddet fra salg af slots i forbindelse med sekundær handel til at optimere flytrafikken og udvikle ny infrastruktur.** [Ændring 18]
- (27) Det er ønskeligt, at tredjelande tilbyder EU -luftfartsselskaber tilsvarende behandling.
- (28) Anvendelsen af denne forordning ~~bør må~~ ikke berøre traktatens konkurrenceregler, særlig artikel 101, 102 og 106. [Ændring 19]

## Onsdag den 12. december 2012

- (29) 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.
- (30) Beføjelsen til at vedtage retsakter bør delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, ~~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. [Ændring 20]~~
- (31) Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af 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 gennemførelsesbeføjelser<sup>(1)</sup>.
- (33) Undersøgelingsproceduren 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 bør træffe foranstaltninger for at modvirke et tredjeland's forskelsbehandling over for EU- luftfartsselskaberne. [Ændring 82]
- (34) Kommissionen bør vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, efter undersøgelsesproceduren, når det i behørigt begrundede tilfælde vedrørende behovet for at sikre videreførelsen luftfartsselskabers hidtidigt udnyttede slots er påkrævet af særligt hastende årsager.
- (35) Efter en bestemt anvendelsesperiode bør denne forordning tages op til revision for at vurdere dens virkning i praksis.
- (35a) **Kommissionen bør efter at have foretaget høringer, herunder på ekspertniveau, udarbejde en undersøgelsesrapport om kapacitet og efterspørgsel, som skal forelægges Europa-Parlamentet og Rådet senest et år efter denne forordnings ikrafttræden. [Ændring 21]**
- (36) Målet for denne forordning, nemlig en mere ensartet anvendelse af Unionens lovgivning om slots, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af lufttransportens betydning for den tværnationale dimension og kan derfor bedre nås på EU plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder for Den Europæiske Unions lufthavne.
2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands retlige holdning i forbindelse med deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, hvorpå lufthavnen er beliggende.

<sup>(1)</sup> EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

Onsdag den 12. december 2012

## Artikel 2

## Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »slot«: en tilladelse givet af en koordinator **til et luftfartsselskab** 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~~ **givne datoer og givne tidspunkter** til landing eller afgang som tildelt af en koordinator i henhold til denne forordning [**Ændring 22**]
- 2) »nytilkommet luftfartsselskab«: 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.
  - b) ~~et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem to af Unionens lufthavne, hvor højst to andre luftfartsselskaber opererer samme ruteflyvning uden mellemlanding mellem disse lufthavne den pågældende dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, stadig ville have under ni slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding.~~ [**Ændring 23**]

Et luftfartsselskab, som i fællesskab med eget moderselskab, egne filialer eller moderselskabets filialer har over 10 % af alle slots, der er tildelt på den pågældende dag i den pågældende lufthavn, betragtes ikke som nyttilkommet luftfartsselskab i den pågældende lufthavn.

Et luftfartsselskab, der i overensstemmelse med artikel 13 overfører slots, det har opnået som nyttilkommet luftfartsselskab, til et andet luftfartsselskab i samme lufthavn for at genopnå status som nyttilkommet luftfartsselskab i denne lufthavn, betragtes ikke som havende denne status

- 3) »fartplansæson«: enten sommer- eller vintersæsonen, som anvendt i luftfartsselskabernes fartplaner efter regler og retningslinjer, som er fastsat af luftfartsbranchen på verdensniveau
- 4) »EU -luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet <sup>(1)</sup>
- 5) »luftfartsselskab«: en lufttransportvirksomhed, der er indehaver af en gyldig licens eller tilsvarende senest den 31. januar gældende for den følgende sommersæson eller den 31. august gældende for den følgende vintersæson; med henblik på artikel 5, 9, 10, 11 og 13 omfatter definitionen af luftfartsselskab også operatører, der driver forretningsflyvning; med henblik på artikel 7, 17 og 18 omfatter definitionen af luftfartsselskab også alle civile flyoperatører
- 6) »gruppe luftfartsselskaber«: to eller flere luftfartsselskaber, som sammen udfører fælles operationer, franchiseoperationer eller ~~anvender fælles rutenummer~~ **eller — i tilfælde af charteroperatører — et konsortium**, med henblik på at ~~drive en specifik flyvning~~ **udnytte et specifikt slot** [**Ændring 24**]
- 7) »luftfartstjenesteudøver«: enhver luftfartstjenesteudøver i overensstemmelse med artikel 2, nr. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

<sup>(2)</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

## Onsdag den 12. december 2012

- 8) »leverandør af groundhandlingsydelse«: enhver groundhandlingvirksomhed i overensstemmelse med artikel [...] i forordning (EU) nr. [...] (om groundhandlingsydelser); eller enhver lufthavnsbruger i overensstemmelse med artikel [...] i forordning (EU) nr. [...] (om groundhandlingsydelser) (\*), der leverer egen-handling i overensstemmelse med artikel [...] i forordning (EU) nr. [...] (om groundhandlingsydelser)
- 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 det følgende benævnt »nettet«) i overensstemmelse med artikel 6 i Europa Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004<sup>(1)</sup> [Ændring 25]~~
- 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 udnævnt en fartplansformidler til at lette operationerne for de luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve den pågældende lufthavn
- 11) »koordineret lufthavn«: en lufthavn, hvor et luftfartsselskab eller en anden flyoperatør for at kunne lande eller afgå skal have tildelt et slot af en koordinator med undtagelse af statslige flyvninger, nødlandinger og humanitære flyvninger
- 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
- 13) »slotserie«: ~~mindst 15 fem slots for en sommer fartplansæson og 10 slots for en vinterfartplansæson, der er blevet ansøgt om på samme ugedag **fortløbende** i ~~fortløbende uger~~ **den samme fartplansæson**, og som er tildelt af koordinatoren på dette grundlag eller, hvis det ikke er muligt, på omtrent samme tidspunkt, **medmindre andet er aftalt via en lokal regel på de betingelser, der er omhandlet i artikel 9, stk. 8** [Ændring 26]~~
- 14) »forretningsflyvning«: den sektor af almenflyvning, som omfatter virksomheders drift eller anvendelse af fly til transport af passagerer eller varer som led i virksomhedens drift, idet denne form for flyvning generelt ikke kan købes af offentligheden, og med piloter, der mindst har et gyldigt erhvervsflyvningscertifikat, der omfatter instrumentbevis
- 15) »koordineringsparametre«: al den kapacitet, der er til rådighed for slottildeling i en lufthavn i hver 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
- 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 **flyvning**, 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 [Ændring 75]~~

(\*) Nummer, dato og offentliggørelse for denne forordning.

(<sup>1</sup>) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

Onsdag den 12. december 2012

- 19) »netforvalter«: ~~organ~~ **lufttrafikstyringsorgan**, der oprettes i henhold til artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum («luftrumsforordningen») <sup>(1)</sup>, **og som gør det muligt at udnytte luftrummet optimalt og sikre, at luftrumsbrugerne kan operere på deres foretrukne flyveje, samtidig med at der gives størst mulig adgang til luftrums- og luftfartstjenester [Ændring 28]**
- 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 udnævnt eller oprettet af medlemsstaterne som deres nationale myndighed i henhold til artikel 4 i forordning (EF) nr. 549/2004.

## UDPEGNING AF LUFTHAVNE

## Artikel 3

## Betingelser for lufthavnskoordinering eller fartplansformidling i en lufthavn

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.

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

3. Den ansvarlige medlemsstat sikrer, 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
- ii) på Kommissionens anmodning, navnlig når nyttilkomne 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 Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) <sup>(2)</sup>.

Denne analyse ~~fastslår~~ **baseret på almindeligt anerkendte og aftalte metoder skal fastslå** kapacitetsmangler under hensyntagen til de miljømæssige begrænsninger, der gælder for den pågældende lufthavn. 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.

Analysen skal bygge på metoder, som Kommissionen fastsætter 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.

Analysen skal ajourføres hvis stk. 6 finder anvendelse, 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 for andre interesserede parter på anmodning. Analysen meddeles samtidig Kommissionen.

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

<sup>(1)</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

<sup>(2)</sup> EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1.

Onsdag den 12. december 2012

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

6. Når der er kapacitetsproblemer i mindst én 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, og

b) der ikke er nogen mulighed for at løse disse problemer på kort sigt.

7. ~~Uanset stk. 6, litra b), kan medlemsstaterne undtagelsesvis give de berørte lufthavne status som koordinerede lufthavne for den pågældende periode, som kan være kortere end en fartplanperiode.~~

~~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. Viser den ajourførte analyse af kapaciteten og efterspørgslen i en koordineret lufthavn eller en fartplansformidlet lufthavn, at der er opnået en tilstrækkelig kapacitet til at opfylde de faktiske eller planlagte flybevægelser i den pågældende lufthavn, ændrer medlemsstaten efter at have hørt de i stk. 4 nævnte organer lufthavnens status til henholdsvis fartplansformidlet lufthavn eller lufthavn uden særlig status.

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. Træffes en beslutning i henhold til ~~stk. 6, 8 eller 9~~ **stk. 6 eller 8**, meddeler medlemsstaten denne beslutning til de i stk. 4 nævnte organer senest den 1. april for vinterfartplanssæsonen og senest den 1. september for sommerfartplanssæsonen. [**Ændring 29**]

#### Artikel 4

##### Koordineringsparametre

1. I en koordineret eller en fartplansformidlet lufthavn sikrer den ansvarlige medlemsstat, at der fastsættes koordineringsparametre 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.~~ [**Ændring 30**]

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.

2. 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 koordineringsparametrene. Alle relevante dokumenter stilles til rådighed for de berørte parter på anmodning.

Onsdag den 12. december 2012

3. ~~Fastsættelsen af koordineringsparametre må ikke påvirke slottildelingens neutrale og ikke-diskriminerende karakter. [Ændring 31]~~
4. Parametrene meddeles lufthavnskoordinatoren i god tid, inden den første deponering af slots finder sted med henblik på fartplanskonferencer.
5. 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.

## TILRETTELÆGGELSE AF KOORDINERING, FARTPLANSFORMIDLING OG DATAINDSAMLING

## Artikel 5

## Fartplansformidleren og koordinatoren

1. Den medlemsstat, der har ansvaret for ~~en lufthavn, der indgår i nettet,~~ en fartplansformidler eller koordineret lufthavn, skal sikre udnævnelse af en kvalificeret fysisk eller juridisk person til fartplansformidler eller lufthavnskoordinator efter at have hørt de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen regelmæssigt, deres repræsentative organisationer og lufthavnens forvaltningsorgan samt koordinationsudvalget, såfremt et sådant udvalg findes. Samme person kan udnævnes til fartplansformidler eller koordinator for mere end en lufthavn. [Ændring 32]
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 de fælles projekter skrider frem, 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~~ **delegerede retsakter** angående oprettelsen af en europæisk koordinator. ~~Disse gennemførelsesforanstaltninger~~ **De delegerede retsakter** vedtages efter ~~undersøgellesproceduren i artikel 16, stk. 2~~ **procedurerne i artikel 15**. Principperne for koordinatorens uafhængighed, **herunder de finansielle aspekter, deres væsentlige funktioner og deres vigtigste krav, hvad angår organisering og beslutningstagning**, jf. nærværende artikels stk. 3, finder tilsvarende anvendelse for den europæiske koordinator. **Kommissionen udnævner den europæiske koordinator efter undersøgelsesproceduren i artikel 16, stk. 2.** [Ændring 86]
3. Den medlemsstat, der har ansvaret for en fartplansformidler eller koordineret lufthavn, sikrer:
- a) at fartplansformidleren i en fartplansformidler 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 enhver involveret part, det være sig medlemsstaten og organer, som er afhængige af denne medlemsstat; dette indebærer:
- 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; **for at bevise at den pågældende ikke har interesser til fælles med nogen af enhederne skal koordinatoren eller fartplansformidleren hvert år fremlægge en erklæring om økonomiske interesser** [Ændring 33]
- ii) på det organisatoriske og beslutningsmæssige plan handler koordinatoren uafhængigt i forholdet til medlemsstaten, lufthavnens forvaltningsorgan og 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 erhvervs-mæssige interesser tages i betragtning, således at koordinatoren kan handle i fuld uafhængighed

Onsdag den 12. december 2012

- ii) *sammensætningen af koordinatorens bestyrelse eller tilsynsorgan skal også være uafhængig af lufthavnens forvaltningsorgans direkte interesser, de flyselskaber, der benytter den pågældende lufthavn, og enhver anden enhed, der repræsenterer en bruger eller tjenesteyder. Dette er dog ikke til hinder for, at repræsentanter for disse enheder er medlemmer af en bestyrelse eller et tilsynsorgan, forudsat at stemmerettighederne er afbalancerede [Ændring 34]*
- ii) *til dette formål er det nødvendigt, at koordinatoren eller fartplansformidleren, uanset om vedkommende er en fysisk eller juridisk person, ikke har været ansat hos eller har samarbejdet kontinuerligt med lufthavnens forvaltningsorgan, med tjenesteydere eller luftfartsselskaber, der tilbyder flyvninger fra den pågældende lufthavn, i to år før sin udnævnelse og i to år fra det tidspunkt, hvor vedkommendes funktion som koordinator eller fartplansformidleren er ophørt [Ændring 35]*
- c) at finansieringen af koordinatorens **og fartplansformidlerens** virksomhed skal være tilrettelagt således, at den garanterer koordinatorens uafhængige status [Ændring 36]
- d) at koordinatoren handler i overensstemmelse med denne forordning på neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde.

Den i litra c) omhandlede finansiering tilvejebringes af **alle** de luftfartsselskaber, der opererer i de koordinerede lufthavne, og **med fartplansformidling og af lufthavnene disse lufthavne**, 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 **gennemfører en høring af de interesserede parter med mulighed for at klage for at sikre en gennemsigtig, ikke-diskriminerende prissætning, der er tilpasset den ydelse, som koordinatoren eller fartplansformidleren leverer. Opkrævningen af luftfartsselskabernes bidrag påhviler de berørte lufthavne, som betaler dem videre til koordinatoren eller fartplansformidleren. Medlemsstaterne sikrer, at koordinatoren og fartplansformidleren løbende råder over de fornødne tilstrækkelige** finansielle, personalemæssige, tekniske og materielle ressourcer samt ekspertise til at varetage ~~sine~~ **deres** opgaver. [Ændring 37]

4. Fartplansformidleren og koordinatoren deltager i fartplanskonferencer på internationalt niveau for luftfartsselskaber, som er i overensstemmelse med Unionens lovgivning.
5. Fartplansformidleren rådgiver luftfartsselskaberne og anbefaler alternative ankomst- og/eller afgangstider, når overbelastning kan forventes.
6. 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.
7. 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 netforvalteren** og skal tage hensyn til tidspunktet og andre relevante parametre i forbindelse med den pågældende lufthavn. [Ændring 38]

Alle fartplansformidlere og koordinatorene samarbejder for at finde frem til uoverensstemmelser mellem fartplaner og tilskynde luftfartsselskaberne til at afhjælpe disse.

## Artikel 6

### Gennemsigtighed i koordineringen og fartplansformidlingen

1. ~~Ved hver fartplansæsons afslutning~~ **En gang om året** fremsender koordinatoren eller fartplansformidleren en aktivitetsrapport til de berørte medlemsstater **og**, til Kommissionen **og efter anmodning til alle de parter, der deltager i deres finansiering**, hvori der overordnet redegøres for slottildelingen og/eller fartplansformidlingen. I rapporten undersøges navnlig anvendelsen af artikel 9, stk. 5, artikel 13 og artikel 18 samt enhver klage vedrørende anvendelsen af

Onsdag den 12. december 2012

artikel 9 og 10, som er indsendt til koordinationsudvalget, og de initiativer, der er taget for at løse problemerne. Rapporten skal også indeholde **aggregerede og individuelle data angående økonomisk kompensation fra det i artikel 13 i denne forordning omhandlede salg af slots og** resultaterne af en rundspørge blandt de interesserede parter angående kvaliteten af koordinatorens **og fartplansformidlerens** ydelser.

**Koordinatoren og fartplansformidleren forelægger desuden hvert år Kommissionen, medlemsstaterne og alle de parter, der deltager i deres finansiering, en særskilt finansiel beretning indeholdende en detaljeret redegørelse for indtægter og udgifter i forbindelse med deres aktiviteter.**

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

3. Koordinatoren vedligeholder **for hver enkelt lufthavn, for hvilken koordinatoren er udpeget som ansvarlig**, en elektronisk database, hvortil adgangen er gratis **for alle, herunder Europa-Parlamentet**, med følgende oplysninger:

- a) en oversigt over hvert enkelt luftfartsselskabs hidtidige slots, opstillet i kronologisk rækkefølge for alle de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen
- b) en oversigt over de af hvert enkelt luftfartsselskab ønskede slots, og en kronologisk oversigt over de ønskede slots for alle luftfartsselskaber
- c) en særskilt oversigt over alle tildelte slots 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 slots på baggrund af hver type af begrænsning, som tages i betragtning i koordineringsparametrene. Databasen bør gøre det muligt for luftfartsselskaberne **og lufthavnene** at verificere deres disponibilitetsvarende ~~til deres ansøgninger~~
- 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
- f) en fuldstændig og detaljeret redegørelse for koordineringsparametrene.

Disse oplysninger ajourføres løbende. ~~Ved hver sæsons afslutning~~ **En gang om året** 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 fem på hinanden følgende, tilsvarende fartplansæsoner.

5. Hvis der foreligger relevante og almindeligt accepterede standarder for formatet af fartplansoplysninger, skal fartplansformidleren, koordinatoren og luftfartsselskaberne anvende disse, forudsat de er i overensstemmelse med EU-retten. [**Ændring 39**]

#### 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~~ **ved først givne og passende mulighed**. 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 nytillkommen luftfartsselskab, som omhandlet i artikel 2, nr. 2), **og om det er tilknyttet andre luftfartsselskaber, der beflyver samme lufthavn, for at undgå, at det uberettiget kommer til at nyde godt af denne status.** [**Ændring 40**]

Onsdag den 12. december 2012

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 groundhandlingsydelse og luftfartstjenestestødere, hvis en koordinator **eller en fartplansformidler** anmoder derom, **inden for en rimelig frist** alle oplysninger om luftfartsselskabers planlagte flyvninger, som det er i besiddelse af. [Ændring 41]

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

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. Koordinatoren trækker **slottet eller** 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. [Ændring 42]

3. Fartplansformidleren eller koordinatoren, lufthavnens forvaltningsorgan ~~og~~, flyvekontrolmyndighederne ~~og netforvalteren~~ 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. [Ændring 43]

**3a. Formatet for og omfanget af de oplysninger, der henvises til i denne artikel, fastlægges i en aftalt global industriel standard. De oplysninger, der indhentes, anvendes kun i forbindelse med denne forordning** [Ændring 44]

#### Artikel 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 hyppigt~~ **regelmæssigt hyppigt** beflyver lufthavnen/lufthavnene **i den givne fartplanssæson, og som har befløjet den i den foregående sæson, og** deres repræsentative organisationer, lufthavnens forvaltningsorgan, den relevante flyvekontrolmyndighed ~~og repræsentanter for almenflyvning, der regelmæssigt beflyver lufthavnen/lufthavnene.~~ **Ud over disse medlemmer må repræsentanter for** netforvalteren, præstationsvurderingsorganet og den berørte medlemsstats nationale tilsynsmyndighed **overvære koordinationsudvalgets møder med observatørstatus uden stemmerettigheder. Koordinationsudvalget kan indbyde andre organer, der er direkte eller indirekte involveret i processen med tildeling af slots, til sine møder som observatører. For at disse organer kan deltage i møderne, skal deres akkreditiver meddeles koordinationsudvalget mindst syv dage før det pågældende møde.**

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 4
  - iii) metoder til overvågning af benyttelsen af de tildelte slots
  - iv) lokale retningslinjer som omhandlet i artikel 9, stk. 8
  - v) faktorer, der påvirker de eksisterende trafikforhold i lufthavnen

Onsdag den 12. december 2012

- vi) alvorlige problemer for nytilkomne selskaber, som omhandlet i artikel 9, stk. 6
- vii) alle spørgsmål vedrørende lufthavnskapaciteten og navnlig vedrørende gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og nettets drift

**viii) henstillinger med hensyn til koordineringsprocessens effektivitet og omkostningseffektivitet**

- 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 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner <sup>(1)</sup>
  - c) at mægle mellem alle interesserede parter vedrørende klager over slottildeling som omhandlet i artikel 19.
2. Repræsentanter for medlemsstaten og koordinatoren indbydes til koordinationsudvalgets møder som observatører. Efter anmodning fra udvalget kan Kommissionen deltage i disse møder.
  3. Koordinationsudvalget udarbejder en skriftlig forretningsorden, der bl.a. omfatter deltagelse, valg **og beslutningstagning**, mødehyppighed og anvendt(e) sprog.

Ethvert medlem af koordinationsudvalget kan foreslå lokale retningslinjer som omhandlet i artikel 9, stk. 8. ~~På koordinatorens anmodning~~ **Koordinationsudvalget** drøfter ~~koordinationsudvalget~~ **de** foreslåede lokale retningslinjer. En rapport om drøftelserne i koordinationsudvalget forelægges den pågældende medlemsstat med angivelse af holdningerne i udvalget. Denne rapport forelægges ligeledes præstationsvurderingsorganet og netforvalteren. [**Ændring 45+87**]

#### TILDELING AF SLOTS

##### Artikel 9

##### Slotpulje

1. Koordinatoren opretter en pulje, som indeholder alle ~~de~~ slots, **der ikke er blevet tildelt i medfør af artikel 10, stk. 2 eller 3**. Al ny slotkapacitet, som fastlægges i henhold til i artikel 3, stk. 3, placeres i puljen. **Denne procedure berører ikke regionale lufthavnes forbindelser til storlufthavne. Hvis disse forbindelser undermineres, har medlemsstaterne lov til at gribe ind.** [**Ændring 46**]
2. Slots fra puljen distribueres blandt de ansøgende luftfartsselskaber, jf. dog artikel 10, 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. [**Ændring 47**]

Ansøgninger fra nytilkomne luftfartsselskaber, der klassificeres som sådanne i henhold til artikel 2, nr. 2), litra b), gives forrang.

3. Hvis ikke alle luftfartsselskabers ansøgninger om slots kan imødekommes til deres tilfredshed, gives der prioritet til **alle typer** erhvervsflyvning, ~~især ruteflyvning og forud-planlagt charterflyvning~~, jf. dog artikel 10, stk. 2. Ved konkurrerende ansøgninger inden for samme kategori af tjenesteydelser prioriteres flyvning året rundt. [**Ændring 48**]
4. Et nytilkommet 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 nytilkommet selskab for denne slotserie i den pågældende fartplansæson.

<sup>(1)</sup> EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1.

Onsdag den 12. december 2012

5. 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 10, stk. 2. [Ændring 49]

Slots tildelt et af luftfartsselskaberne kan benyttes af et eller flere andre luftfartsselskaber, der indgår i en gruppe luftfartsselskaber, dog skal designator-koden 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. De luftfartsselskaber, der indgår i gruppen, underretter koordinatoren om sådanne operationer, og de må først påbegyndes efter dennes udtrykkelige godkendelse.

Når en slotserie, der er tildelt et luftfartsselskab, benyttes af et andet luftfartsselskab på anden måde end i overensstemmelse med betingelserne i dette stykke, trækker koordinatoren serien tilbage og placerer den i puljen efter høring af de berørte luftfartsselskaber.

6. Hvis der fortsat består alvorlige problemer for nytilkomne 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.

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

8. Koordinatoren skal også tage hensyn til yderligere retningslinjer, som er fastsat af branchen på **verdensniveau eller** EU-niveau ~~eller verdensniveau~~, 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 retningslinjer ikke påvirker koordinatorens uafhængighed, er i overensstemmelse med EU-retten, **og** sigter på at effektivisere udnyttelsen af lufthavnskapaciteten ~~og på forhånd er meddelt Kommissionen og har opnået dennes godkendelse~~. 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 vinterfartplanssæsonen eller færre end 15 slots i sommerfartplanssæsonen; dog ikke færre end 5 slots i noget tilfælde. Reduktionen af slotseriens længde finder udelukkende anvendelse i lufthavne, hvor efterspørgslen efter flyvninger er stærkt sæsonbettinget.

**Lokale regler skal vedrøre tildeling og overvågning af slots. Disse regler kan alene anvendes, hvor det kan bevises, at en lufthavn når et alarmerende belastningsniveau, og at resultater eller forbedringer derfor kan leveres ved hjælp af lokale regler. Koordinationsudvalget i artikel 8, stk. 3, enes om sådanne lokale regler, som skal være gennemsigtige og ikke-diskriminerende.** [Ændring 88]

9. Koordinatoren bestræber sig på, ud over den planlagte slottildeling for fartplanssæsonen, 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, kan anvendes i denne forbindelse samt slots, der er blevet frigjort med kort varsel.

#### Artikel 10

##### Hidtidigt udnyttede slots

**-1. Slots er almenyttige immaterielle goder, hvis anvendelse er underlagt de betingelser, der er fastsat i denne forordning. De tildeles derfor af lufthavnskoordinatorerne på en sådan måde, at der sikres maksimal gennemsigtighed i medlemsstaternes, passagerers, lufthavnsforvaltningsorganernes og luftfartsselskabernes interesse.** [Ændring 89]

1. Slotserier tildeles fra slotpuljen **af koordinatoren med størst mulig gennemsigtighed og upartiskhed** til de ansøgende luftfartsselskaber som rettigheder til at benytte lufthavnsinfrastrukturen til landing eller afgang i den fartplanssæson, der er anmodet om, og ved udløb af fartplanssæsonen skal de returneres til slotpuljen, som er oprettet i henhold til bestemmelserne i artikel 9. [Ændring 51]

Onsdag den 12. december 2012

2. Der gives ~~forrang~~ **hævdvunden rettighed** 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, 12, 13 og 17~~ **artikel 7 og 12**: [**Ændring 52**]

a) dette luftfartsselskab har benyttet en slotserie, ~~til ruteflyvning og planlagt charterflyvning~~ og [**Ændring 53**]

b) luftfartsselskabet kan til koordinatorens tilfredshed vise, at disse slots er blevet benyttet efter koordinatorens instrukser i mindst ~~85%~~ **80%** af tiden i den fartplansæson, for hvilken de er blevet tildelt. [**Ændring 54**]

**2a. Chartertrafik bidrager til regional samhørighed og konkurrenceevne. Når luftfartsselskaber regelmæssigt har brugt slots til denne form for transport i en lufthavn, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde, selv hvor disse slots ikke altid omfatter de samme ruter, gives anmodninger om fortsat anvendelse af sådanne slots forrang.** [**Ændring 55**]

3. 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, når der er tale om slots, der tildeles til nytilkomne luftfartsselskaber som defineret i artikel 2, hvis placeringen af slots for disse ansøgende luftfartsselskaber er bedre end den tidligere placering af slots, som der oprindeligt var ansøgt om.** Dette får ikke virkning, før koordinatoren har givet sin udtrykkelige bekræftelse. [**Ændring 56**]

4. 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).

~~Slots, der falder på fri- og helligdage, indregnes i serien for den efterfølgende sæson, uden at en manglende udnyttelse skal begrundes.~~ [**Ændring 57**]

5. Hvis det ikke kan vises, at ~~85%~~ **80%** af slotserien er blevet udnyttet, indrømmes der ikke den ~~forrang~~ **hævdvundne rettighed**, som er fastsat i stk. 2, medmindre følgende grunde kan anføres for den manglende udnyttelse: [**Ændring 58**]

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 lufthavne ~~i Unionen~~, der vedrører ruter, der er blevet påvirket af disse forstyrrelser, i en væsentlig del af den relevante fartplansæson [**Ændring 59**]

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 EU-luftfartsselskab~~ **et berørt 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 [**Ændring 60**]

d) retssager vedrørende anvendelsen af artikel 12 i nærværende forordning 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.

Onsdag den 12. december 2012

Driftsforbud i Unionen, som er vedtaget i medfør af Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 <sup>(1)</sup>, kan ikke godkendes som gyldig begrundelse for manglende udnyttelse af slotsserier i henhold til dette stykke.

6. Kommissionen undersøger efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ, hvorledes koordinatoren i en lufthavn, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde, anvender stk. 5.

Den træffer afgørelse senest to måneder efter modtagelse af anmodningen efter proceduren i artikel 16, stk. 2.

7. Når betingelserne i stk. 2, litra a) og b), ikke er opfyldt, kan Kommissionen **i samråd med de forskellige parter** alligevel træffe afgørelse om at ~~indrømme luftfartsselskaber forrang~~ **opretholde luftfartsselskabernes hævdvundne rettighed** 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. **Inden for én måned fra det tidspunkt den berørte medlemsstat eller lufthavn anmoder herom**, vedtager Kommissionen de fornødne foranstaltninger, som ikke finder anvendelse i mere end én fartplansæson. Den vedtager disse gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, efter proceduren i artikel 16, stk. 3. **De foranstaltninger, som Kommissionen vedtager, kan variere alt efter den medlemsstat, lufthavn eller type luftfartstjeneste, der er berørt af den ekstraordinære begivenhed.** [Ændring 61]

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

#### 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/EF <sup>(2)</sup> 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~~
- 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~~
- e) ~~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. [Ændring 62]

<sup>(1)</sup> EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14.

<sup>(2)</sup> EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11.

Onsdag den 12. december 2012

## Artikel 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~~ **skal** 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. **Slots returneres til puljen, når de ikke benyttes, efter udløbet af en periode på højst seks måneder. Når en rute ikke længere opfylder betingelserne for reservation af slots til opfyldelse af en forpligtelse til offentlig tjeneste, reserveres disse slots enten til en anden rute, der er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, eller forbliver hos det luftfartsselskab, der udnyttede dem, hvis betingelserne i artikel 10, stk. 2, i nærværende forordning er blevet opfyldt for de pågældende serier.** [Ændring 63]

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 i denne artikel nævnte slots, hvis mere end et EU-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.

## SLOTMOBILITET

## Artikel 13

## Overførsel og bytning af slots

1. Slots kan:
  - a) overføres af et luftfartsselskab **eller mellem luftfartsselskaber i et konsortium** 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
  - c) byttes, slot for slot mellem luftfartsselskaber med eller uden monetær eller anden kompensation. **Nye slots, der tildes til luftfartsselskaber i en fartplansæson, må ikke overføres eller byttes mod monetær kompensation eller fortjeneste før efter mindst én tilsvarende fartplansæson.**
2. ~~Medlemsstaten~~ **Koordinatoren** 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.

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

**aa) at regionale lufthavnes forbindelser til storlufthavne og adgangen til ikke-koordinerede lufthavne ikke skades**

Onsdag den 12. december 2012

- b) at begrænsningerne i henhold til artikel 12 overholdes
- c) at overførsel af slots ikke falder ind under denne artikels stk. 3.

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 indgår i den aktivitetsrapport, der henvises til i artikel 6, stk. 1, og koordinatoren må ikke videregive disse til andre end den medlemsstat, hvori lufthavnen befinder sig, til Kommissionen og til alle parter, der deltager i finansieringen af koordinatoren.** Overførslerne eller bytninger må ikke pålægges **restriktive** 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.

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

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

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

**Medlemsstaterne kan vedtage foranstaltninger med henblik på at afsætte en del af indtægterne fra handel med slots til en fond til dækning af udgifterne til udvikling af lufthavnenes infrastrukturer og optimering af de hermed forbundne tjenesteydelser. Af hensyn til fuldkommen gennemsigtighed skal den pågældende fond fastlægges og godkendes af en uafhængig tilsynsmyndighed, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter <sup>(1)</sup>. Forvaltningen af fonden skal til enhver tid garantere overholdelse af principperne om opsplitning af regnskaber, således at de finansielle beløb, som hver lufthavn skal tildeles fra fonden, kan fastlægges. Indtægterne fra handel med slots i en lufthavn skal geninvesteres i samme lufthavn. [Ændring 64]**

#### Artikel 14

##### Konkurrenceretlige regler

Denne forordning påvirker ikke de offentlige myndigheders beføjelse til at godkende overførsel af slots mellem luftfartsselskaber og til at bestemme, hvordan disse tildeles, i henhold til national konkurrencelovgivning eller artikel 101, 102 eller 106 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde eller Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser («EF-fusionsforordningen») <sup>(2)</sup>.

#### DELEGEREDE RETSAKTER OG UDVALG

#### Artikel 15

##### Udøvelse af de delegerede beføjelser

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

<sup>(1)</sup> EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11.

<sup>(2)</sup> EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1.

Onsdag den 12. december 2012

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 3, stk. 3 og artikel 5, stk. 2 ~~in fine~~, tillægges Kommissionen for en ~~bestemt~~ periode **på fem år** fra denne forordnings ikrafttræden. **Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.** [Ændring 65]

3. Den i artikel 3, stk. 3 og artikel 5, stk. 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af 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. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 3, stk. 3, og artikel 5, stk. 2, 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.

#### Artikel 16

##### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Når udvalgets udtalelse skal indhentes ved skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget 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.
4. Kommissionen kan også konsultere udvalget om ethvert andet spørgsmål vedrørende anvendelsen af nærværende forordning.

#### GENNEMFØRELSESFORANSTALTNINGER

#### Artikel 17

##### Overensstemmelse mellem slots og flyveplaner

1. Ved forelæggelsen af en flyveplan vedlægger luftfartsselskabet en henvisning til det tildelte slot. Netforvalteren ~~afviser~~ **kan efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab og lufthavnens forvaltningsorgan afvise** et luftfartsselskabs flyveplan, hvis luftfartsselskabet har til hensigt at lande eller afgå 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.~~ [Ændring 66+77+90/rev]

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

Onsdag den 12. december 2012

Artikel 18

Håndhævelse

1. 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 dennes anmodninger inden for rimelige frister.

2. Luftfartsselskaber, som gentagne gange **og med forsæt**, eller **operatører af almenflyvninger/forretningsflyvninger, som** 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, **og dermed skader lufthavns- eller luftfartsoperationer**, mister den i artikel 10, stk. 2, nævnte ~~forrang~~ **hævdvundne 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 **efterfølgende** anmoder om tilsvarende slots, har koordinatoren ikke pligt til at tildele disse. [**Ændring 67**]

Den berørte medlemsstat sikrer, at koordinatoren indfører et effektivt system med henblik på at overvåge anvendelsen af dette stykke.

3. Medlemsstaterne sikrer, at der findes og pålægges **indfører et system med** sanktioner, som er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, for at modvirke:

- ~~gentagne eller forsættelig flyvning af luftfartsselskaber eller operatører af almenflyvninger/forretningsflyvninger på tidspunkter uden tilsvarende slots, eller som afviger betydeligt fra de tildelte slots,~~
- benyttelsen af slots på en måde, der afviger betydeligt fra den, der blev anført i forbindelse med tildelingen
- ~~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. **Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilket sanktionssystem der er indført i henhold til dette stykke.** [**Ændring 68**]

**3a. Medlemsstaterne sikrer også, at en koordineret lufthavns forvaltningsorgan etablerer og pålægger økonomiske sanktioner, som er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, for at modvirke returnering af slots efter den referencedato, der er vedtaget i branchen, for den efterfølgende henholdsvis vinter- eller sommersæson, eller opbevaring af ubrugte slots med det formål 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. I den forbindelse skal følgende principper overholdes:**

- a) **proceduren i artikel 6 i direktiv 2009/12/EF skal følges, før sanktioner som omhandlet i dette stykke pålægges. 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) **sanktionerne må ikke påvirke slottildelingsprocessens og lufthavnsafgiftsordningens ikke-diskriminerende og gennemsigtige karakter**

Onsdag den 12. december 2012

- c) sanktionerne må ikke afskrække luftfartsselskaber fra at udvikle tjenester eller komme ind på markedet
- 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 fri- og helligdage, og som returneres til puljen inden den 31. januar for den efterfølgende sommerfartplansæson eller inden den 31. august for den efterfølgende vinterfartplansæson, samt
  - for slots, for hvilke den manglende udnyttelse kan begrundes ud fra artikel 10, stk. 5
- e) sanktionerne meddeles koordinatoren, de interesserede parter og Kommissionen mindst seks måneder før den pågældende fartplansæsons begyndelse
- f) sanktionssystemet skal være indtægtsneutral for lufthavnens forvaltningsorgan og skal udelukkende sigte mod at øge effektiviteten i forbindelse med tildelingen af slots.

Koordinatoren meddeler lufthavnens forvaltningsorgan alle oplysninger, som er nødvendige for gennemførelsen af nærværende stykke.

Medlemsstaterne skal have indført disse sanktioner senest et år efter vedtagelsen af denne forordning. De underretter behørigt Kommissionen, som vurderer sanktionernes effektivitet. Såfremt der identificeres en potentiel overtrædelse af bestemmelserne i stk. 2 eller 3, i forbindelse med overvågningen af slots eller på anden vis, kontaktes luftfartsselskabet skriftligt med oplysninger om den påståede overtrædelse og en anmodning om oplysninger om den pågældende forbindelse eller det pågældende slot. Såfremt en økonomisk sanktion er nødvendig, finder den anvendelse på hver enkelt manglende overholdelse af stk. 2 eller 3 begået af et luftfartsselskab, og skal have en på forhånd fastsat minimumsværdi, der fastsættes af den berørte medlemsstat. Gentagne overtrædelser kan udløse flere økonomiske sanktioner og f.eks. føre til en fordobling af den økonomiske sanktion for hver enkelt efterfølgende overtrædelse. Koordinatoren skal behørigt underrettes om anvendelsen af sanktioner. Beslutninger om at anvende økonomiske sanktioner offentliggøres af koordinatoren. [Ændring 69]

4. Hvis et luftfartsselskab ikke kan nå op på ~~85%~~ **80%** udnyttelse som defineret i artikel 10, stk. 2, jf. dog artikel 10, stk. 5, 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. [Ændring 70]

Hvis intet slot i slotserien i et fastsat tidsrum svarende til ~~15%~~ **20%** af slotseriens gyldighed endnu er udnyttet, jf. dog artikel 10, stk. 5, placerer koordinatoren den pågældende slotserie i puljen for resten af fartplansæsonen efter høring af det pågældende luftfartsselskab. Koordinatoren kan beslutte at tilbagetrække slotserien inden udgangen af en periode svarende til ~~15%~~ **20%** af seriens gyldighedsperiode, hvis luftfartsselskabet ikke godtgør, at det har til hensigt at udnytte den. [Ændring 71]

## Artikel 19

### Klager og klageadgang

1. Klager vedrørende anvendelsen af artikel 7, stk. 2, artikel 9, 10, 13 og 17 samt ~~artikel 18, stk. 1, 2 og 4~~ **artikel 18, stk. 1, 2, 3 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. [Ændring 72]

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.

Onsdag den 12. december 2012

## Artikel 20

### Forbindelser med tredjelande

1. Kommissionen kan, efter proceduren i artikel 16, stk. 2, beslutte, at en eller flere medlemsstater skal træffe foranstaltninger, herunder tilbagetrækning af slots, hvad angår et eller flere luftfartsselskaber fra et tredjeland med henblik på at imødegå det pågældende tredjelands diskriminerende adfærd, hvis det viser sig, at et tredjeland i forbindelse med tildeling og benyttelse af slots i dets lufthavne:
  - a) ikke indrømmer EU -luftfartsselskaberne en behandling, der svarer til den, der ifølge denne forordning gives til luftfartsselskaber fra det pågældende land, eller
  - b) ikke indrømmer EU -luftfartsselskaber de facto national behandling, eller
  - c) indrømmer luftfartsselskaber fra andre tredjelande en mere fordelagtig behandling end EU -luftfartsselskaber.
2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om alle alvorlige vanskeligheder, retlige og faktiske, som EU -luftfartsselskaberne støder på, når de søger at få tildelt slots i lufthavne i tredjelande.

## AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

## Artikel 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 9, 10, 11 og 13 fungerer. [**Ændring 73**]
- 1a. Kommissionen overvåger de sekundære slotmarkeder på grundlag af oplysninger modtaget fra koordinatorene, og beretter om relevante tendenser, herunder inden for regionale forbindelser og forbindelser inden for Unionen, i sin årlige analyse af lufttransportmarkederne. [Ændring 74]**
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.

## Artikel 23

### Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådet vegne

Formand

Onsdag den 12. december 2012

## 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, 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)

Onsdag den 12. december 2012

Forordning (EØF) nr. 95/93	Nærværende forordning
—	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, litra a)	Artikel 5, stk. 3, litra 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, andet afsnit
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, første afsnit
—	Artikel 6, stk. 1, andet afsnit
—	Artikel 6, stk. 2
Artikel 4, stk. 8	Artikel 6, stk. 3
—	Artikel 6, stk. 4
Artikel 4, stk. 9	—
Artikel 4, stk. 10	Artikel 6, stk. 5
Artikel 5, stk. 1, første afsnit	Artikel 8, stk. 1, første afsnit
Artikel 5, stk. 1, andet afsnit, litra a)	Artikel 8, stk. 1, andet afsnit, litra a), nr. i)-vii)
—	Artikel 8, stk. 1, andet afsnit, litra a), nr. viia)
—	Artikel 8, stk. 1, andet afsnit, litra b)
Artikel 5, stk. 1, andet afsnit, litra b)	Artikel 8, stk. 1, andet afsnit, litra c)

Onsdag den 12. december 2012

Forordning (EØF) nr. 95/93	Nærværende forordning
Artikel 5, stk. 2	Artikel 8, stk. 2
Artikel 5, stk. 3	Artikel 8, stk. 3
Artikel 6, stk. 1, første og andet afsnit	Artikel 4, stk. 1
Artikel 6, stk. 2	Artikel 4, stk. 5
Artikel 6, stk. 3	Artikel 4, stk. 2
—	
Artikel 6, stk. 1, tredje afsnit	Artikel 4, stk. 4
Artikel 7, stk. 1-3	Artikel 7
—	Artikel 7, stk. 3a
Artikel 8, stk. 1	Artikel 10, stk. 1
Artikel 8, stk. 2, første afsnit, indledning	Artikel 10, stk. 2, indledning
Artikel 8, stk. 2, første afsnit, første og andet led	Artikel 10, stk. 2, litra a) og b)
Artikel 8, stk. 2, andet afsnit	—
Artikel 8, stk. 3	Artikel 9, stk. 3
Artikel 8, stk. 4	Artikel 10, stk. 5
Artikel 8, stk. 5	Artikel 9, stk. 8, første afsnit
—	Artikel 9, stk. 8, andet afsnit
Artikel 8, stk. 6	Artikel 9, stk. 7
Artikel 8, stk. 7	Artikel 9, stk. 9
—	Artikel 10, stk. - 1
—	Artikel 10, stk. 2a
—	
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, tredje afsnit
Artikel 8a, stk. 3	Artikel 13, stk. 3, første til tredje afsnit
—	Artikel 13, stk. 3, fjerde afsnit
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, indledning, litra a), første, andet og tredje led	Artikel 10, stk. 5, første afsnit, litra a), nr. i), ii) og iii)
Artikel 10, stk. 4, litra b), c) og d)	Artikel 10, stk. 5, første afsnit, litra b), c) og d)

## Onsdag den 12. december 2012

Forordning (EØF) nr. 95/93	Nærværende forordning
—	Artikel 10, stk. 5, andet afsnit
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 16, stk. 1 og 2
—	Artikel 16, stk. 3
Artikel 13, stk. 3	Artikel 16, stk. 4
Artikel 13, stk. 4	—
—	Artikel 15
Artikel 14, stk. 1	Artikel 17, stk. 1
—	Artikel 17, stk. 2
Artikel 14, stk. 2	Artikel 18, stk. 1
Artikel 14, stk. 3	—
Artikel 14, stk. 4	Artikel 18, stk. 2
Artikel 14, stk. 5	Artikel 18, stk. 3
—	Artikel 18, stk. 3a
Artikel 14, stk. 6, litra a) og b)	Artikel 18, stk. 4, første og andet afsnit
Artikel 14a, stk. 1	Artikel 21, stk. 1
—	Artikel 21, stk. 1a
—	Artikel 21, stk. 2
—	Artikel 22
Artikel 15	Artikel 23
—	Bilag I
—	Bilag II