



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0379/2012

15.11.2012

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de Europese Unie (herschikking)
(COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur voor advies: Giommaria Uggias

(Herschikking – Artikel 87 van het Reglement)

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerp tekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerp tekst

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen op de ontwerp tekst worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de ontwerp tekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld met het oog op de uiteindelijke tekst (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

In de kop tekst van een amendement op een bestaande tekst, waarvoor in de ontwerp tekst wijzigingen worden voorgesteld, wordt op respectievelijk de derde en vierde regel verwezen naar de bestaande tekst en naar de bepaling in kwestie. Uit een bepaling van de bestaande tekst overgenomen tekst delen die in de ontwerp tekst niet zijn gewijzigd, maar die door het Parlement worden geamendeerd, worden in ***vet*** gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekst delen wordt als volgt aangegeven: [...].

INHOUD

Blz.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.. **ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

TOELICHTING **ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

BIJLAGE: BRIEF VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN..**ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

BIJLAGE: ADVIES VAN DE ADVIESGROEP VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN DE COMMISSIE**ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

PROCEDURE **ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de Europese Unie (herschikking)

(COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure – herschikking)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Parlement en de Raad (COM(2011)0827),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0458/2011),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 28 maart 2012¹,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 18 juli 2012²,
 - gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten³,
 - gezien de brief d.d. 9 mei 2012 van de Commissie juridische zaken aan de Commissie vervoer en toerisme, overeenkomstig artikel 87, lid 3, van zijn Reglement,
 - gezien de artikelen 87 en 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A7-0379/2012),
- A. overwegende dat het betreffende voorstel volgens de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel een eenvoudige codificatie van de bestaande besluiten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen;
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast, rekening houdend met de aanbevelingen van de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;

¹ PB C 181 van 21.6.2012, blz. 173.

² PB C 277 van 13.9.2012, blz. 110.

³ PB C 77 van 28.3.2002, blz. 1.

3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Het in 1993 vastgestelde systeem voor de toekenning van slots garandeert niet dat de slots optimaal worden toegekend en gebruikt, en dus ook niet dat de luchthavencapaciteit optimaal wordt gebruikt. Nu de congestie op luchthavens steeds groter wordt en de ontwikkeling van nieuwe grote luchthaveninfrastructuur beperkt blijft, zijn slots een schaarse hulpbron. De toegang tot slots is dan ook van cruciaal belang om luchtvervoersdiensten te kunnen leveren en om effectieve concurrentie in stand te houden. De toekenning en het gebruik van slots kunnen efficiënter worden gemaakt door *marktmechanismen* in te voeren, door ervoor te zorgen dat niet-gebruikte slots zo snel mogelijk en op transparante wijze ter beschikking worden gesteld van geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen en door de basisbeginselen van het systeem te versterken, zowel wat de toekenning, het beheer als het gebruik van de slots betreft. ***Historische slots zorgen voor stabiliteit van de uurregelingen van luchtvaartmaatschappijen, maar bij de toekomstige beoordeling van deze verordening kan worden besloten om geleidelijk andere marktmechanismen in te voeren, zoals de intrekking en veiling van historische slot.***

Amendement

(4) Het in 1993 vastgestelde systeem voor de toekenning van slots garandeert niet dat de slots optimaal worden toegekend en gebruikt, en dus ook niet dat de luchthavencapaciteit optimaal wordt gebruikt. Nu de congestie op luchthavens steeds groter wordt en de ontwikkeling van nieuwe grote luchthaveninfrastructuur beperkt blijft, zijn slots een schaarse hulpbron. De toegang tot slots is dan ook van cruciaal belang om luchtvervoersdiensten te kunnen leveren en om effectieve concurrentie in stand te houden. De toekenning en het gebruik van slots kunnen efficiënter worden gemaakt door ***mechanismen voor uitwisseling van slots*** in te voeren, door ervoor te zorgen dat niet-gebruikte slots zo snel mogelijk en op transparante wijze ter beschikking worden gesteld van geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen en door de basisbeginselen van het systeem te versterken, zowel wat de toekenning, het beheer als het gebruik van de slots betreft. ***Bovendien is het belangrijk dat de toegang tot hubluchthavens vanuit regionale luchthavens behouden blijft waar dergelijke routes essentieel zijn voor de economie van de regio in kwestie. Derhalve moet de bezorgdheid om de efficiënte toekenning van slots worden afgewogen tegen de noodzaak om de externe voordelen van luchtdiensten en met name de waarde die ze opleveren voor de Europese regio's, te beschermen.***

Motivering

Een primaire veiling van slots, en in zekere mate ook een secundaire handel van slots, zou in het

voordeel spelen van de grotere luchtvaartmaatschappijen en winstgevendere langeafstandsroutes bevoorrechten. Totdat het capaciteitsprobleem uitgebreider is behandeld, zou dit onvermijdelijk ten koste gaan van de toegang van Europese regio's tot hubs en hubeconomieën.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(6) De toewijzing van slots op overbelaste luchthavens **dient** gebaseerd **te** zijn op onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende regels.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) De prioriteit die wordt gegeven aan een luchtvaartmaatschappij die een reeks slots vraagt op een luchthaven voor een regelmatige rechtstreekse passagiersdienst tussen deze luchthaven en een regionale luchthaven, moet worden geschrapt omdat dit geval reeds wordt bestreken door de prioriteit die wordt gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die een reeks slots vragen voor een regelmatige passagiersdienst, zonder tussenstop, tussen luchthavens in de Unie.

Amendement

Schrappen

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Tevens **moeten** situaties worden vermeden waarin door een gebrek aan beschikbare "slots" de voordelen van

Amendement

(12) Tevens **dienen** situaties **te** worden vermeden waarin door een gebrek aan beschikbare slots de voordelen van

liberalisatie ongelijk zijn verdeeld en de mededinging wordt geschaad.

liberalisatie ongelijk verdeeld zijn en de mededinging wordt geschaad.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Niet-geregelde luchtdiensten dragen bij tot de regionale samenhang en mededinging. Wanneer luchtvaartmaatschappijen regelmatig slots hebben gebruikt voor dergelijk vervoer op een luchthaven die binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt, zelfs indien die slots niet steeds dezelfde routes betreffen, moet prioriteit gegeven worden aan aanvragen voor het voortgezet gebruik van dergelijke slots.

Motivering

Het moet erkend worden dat luchtverkeer zonder dienstregeling een rol speelt in het voorzien van verbindingen met minder toegankelijke regio's in Europa en dus bijdraagt tot hun ontwikkeling.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13) De voortgang die geboekt wordt bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim heeft belangrijke gevolgen voor het proces van de toekenning van slots. Door verplichte prestatieregelingen, waarbij de luchthavens, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en gebruikers van het luchtruim worden onderworpen aan regels inzake toezicht op en verbetering van de prestaties, en door de functie van netwerkbeheerder, die gebaseerd is op de oprichting van een

Schrappen

Europees routenetwerk en op het centrale beheer van het luchtverkeer, is het noodzakelijk de regels voor de toekenning van slots te actualiseren. Daarom moet een kader worden vastgesteld dat het mogelijk maakt de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichhoudende autoriteiten te betrekken bij de procedure voor het vaststellen van de luchthavencapaciteit en de coördinatieparameters. Er moet ook een nieuwe categorie luchthavens die van belang zijn voor dit netwerk worden vastgesteld, zodat het netwerk beter kan reageren op crisissituaties.

Amendement 7
Voorstel voor een verordening
Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) Vluchtplannen en slots *moeten* beter op elkaar *worden afgestemd*, zodat de *luchthavencapaciteit beter kan worden benut en de stiptheid van de vluchten kan worden verbeterd*.

Amendement

(14) ***Om de beschikbare luchthavencapaciteit te optimaliseren moeten procedures worden vastgesteld om vluchtplannen en slots beter op elkaar af te stemmen.***

Motivering

Het amendement wil de tekst duidelijker maken.

Amendement 8
Voorstel voor een verordening
Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) De lidstaat die verantwoordelijk is voor de luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of de gecoördineerde *luchthaven* moet een coördinator aanstellen wiens onpartijdigheid boven alle twijfel verheven is. Daarom moet de rol van de coördinatoren worden versterkt. De

Amendement

(15) De lidstaat die verantwoordelijk is voor de luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of de gecoördineerde *luchthaven* moet een coördinator aanstellen wiens onpartijdigheid boven alle twijfel verheven is. Daarom moet de rol van de coördinatoren ***en de bemiddelaars inzake***

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

de dienstregelingen worden versterkt. De coördinator moet derhalve juridisch, organisatorisch, financieel en wat de besluitvorming betreft onafhankelijk zijn van alle belanghebbende partijen, lidstaten en organen die afhankelijk zijn van deze staten. Om te voorkomen dat de activiteiten van de coördinator **en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen** te lijden zouden hebben onder een gebrek aan deskundigheid of menselijke, technische of financiële middelen, moet de lidstaat ervoor zorgen dat de coördinator over alle middelen beschikt die hem in staat stellen zijn taken goed uit te voeren.

Motivering

Met het oog op de oprichting van een Europese coördinator lijkt het nuttig de rol van de coördinatoren en de bemiddelaars inzake de dienstregelingen te verduidelijken en te versterken. Bovendien zorgt een betere interactie tussen deze actoren voor een beter inzicht in de oprichting van een coördinator op Europees niveau.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening **Overweging 16**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) Er moeten aanvullende verplichtingen voor luchtvaartmaatschappijen worden vastgesteld voor wat de indiening van informatie bij de coördinator betreft. Bovendien moeten aanvullende sancties worden opgelegd indien informatie wordt weggelaten of indien valse of *bedriegelijke* informatie wordt ingediend. Voor **de luchthavens die deel uitmaken van het netwerk** zijn de luchtvaartmaatschappijen verplicht om hun vliegplannen of andere relevante informatie mee te delen als de coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen daarom vraagt.

Amendement

(16) Er moeten aanvullende verplichtingen voor luchtvaartmaatschappijen worden vastgesteld voor wat de indiening van informatie bij de coördinator **en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen** betreft. Bovendien moeten aanvullende sancties worden opgelegd indien informatie wordt weggelaten of indien valse of *bedriegelijke* informatie wordt ingediend. Voor **andere** luchthavens, **zonder bijzondere status**, zijn de luchtvaartmaatschappijen verplicht om hun vliegplannen of andere relevante informatie mee te delen als de coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen daarom vraagt.

Motivering

Met het oog op de oprichting van een Europese coördinator lijkt het nuttig de rol van de coördinatoren en de bemiddelaars inzake de dienstregelingen te verduidelijken en te versterken. Bovendien zorgt een betere interactie tussen deze actoren voor een beter inzicht in de oprichting van een coördinator op Europees niveau.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening

Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De Unie moet zorgen voor vlotte samenwerking tussen de coördinatoren en de bemiddelaars inzake de dienstregelingen, zodat ze goede praktijken kunnen uitwisselen met het oog op de uiteindelijke oprichting van een Europese coördinator.

Amendement

(17) De Unie moet zorgen voor vlotte samenwerking tussen de coördinatoren en de bemiddelaars inzake de dienstregelingen, zodat ze goede praktijken kunnen uitwisselen met het oog op de uiteindelijke oprichting van **een enkele coördinator op Europees niveau, rekening houdend met de voortgang die geboekt wordt bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.**

Motivering

Het idee van een enkele coördinator op Europees niveau is verdedigbaar, maar het is een proces dat tijd vraagt; dit kan pas worden gerealiseerd na de volle tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening

Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) Het besluit om een luchthaven te coördineren moet door de voor die luchthaven verantwoordelijke lidstaat wordt genomen op grond van objectieve criteria. Gezien de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en inzake de functie van netwerkbeheerder, is het nuttig de methoden voor de beoordeling van de luchthavencapaciteit op

Amendement

(19) Het besluit om een luchthaven te coördineren moet door de voor die luchthaven verantwoordelijke lidstaat wordt genomen op grond van objectieve criteria. Gezien de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, **de tenuitvoerlegging van functionele luchtruimblokken** en inzake de functie van netwerkbeheerder, is het nuttig de

elkaar af te stemmen om een betere werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer te garanderen.

methoden voor de beoordeling van de luchthavencapaciteit op elkaar af te stemmen om een betere werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer te garanderen.

Motivering

De functionele luchtruimblokken spelen een belangrijk rol in het bereiken van de nodige capaciteit en efficiëntie van het beheersnetwerk van het luchtverkeer binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21) De geldigheidsduur van een reeks slots moet worden beperkt tot de dienstregelingsperiode waarvoor de reeks wordt toegekend. De prioriteit voor de toekenning van een reeks slots, zelfs historische, moet gebaseerd zijn op de toekenning of bevestiging door de coördinator.

Schrappen

Motivering

De historische rechten worden niet verkregen door toekenning maar door het eerdere gebruik van slots in overeenstemming met de verordening. De coördinator dient enkel de wettelijk bepaalde regels uit te voeren.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 22 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(22 bis) De inwerkingtreding van deze verordening mag geen afbreuk doen aan de verbindingen tussen regionale luchthavens en grote hubs; er moeten dan ook passende maatregelen worden genomen om de verbindingen tussen de Europese regio's, met inbegrip van de

perifere, ultraperifere en eilandregio's, en de grote Europese hubs en daarmee met het wereldwijde luchtverkeersnet te waarborgen.

Motivering

De vrees is gegrond dat luchtvaartmaatschappijen die over slots in grote hubs beschikken, deze grotendeels gebruiken voor langeafstandsvluchten; dit zou ten koste gaan van de Europese perifere gebieden die zich afgesloten zouden zien van een verbinding met de rest van het wereldwijde netwerk.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Om luchtvaartmaatschappijen de kans te geven zich aan te passen aan dwingende noodsituaties die gevolgen hebben voor een groot gedeelte van de dienstregelingsperiode, zoals een sterke terugval van het verkeer of een economische crisis die ernstige gevolgen heeft voor de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen, moet de Commissie de toestemming krijgen om noodmaatregelen vast te stellen teneinde *de* coherentie te garanderen van de maatregelen die op gecoördineerde luchthavens dienen te worden genomen. In het kader van deze maatregelen kunnen luchtvaartmaatschappijen hun prioriteit behouden bij de toekenning van dezelfde reeksen voor de volgende dienstregelingsperiode, zelfs als ze het minimumgebruik van 85 % niet hebben gehaald.

Amendement

(24) Om luchtvaartmaatschappijen de kans te geven zich aan te passen aan dwingende noodsituaties die gevolgen hebben voor een groter gedeelte van de dienstregelingsperiode, zoals een sterke terugval van het verkeer of een economische crisis die ernstige gevolgen heeft voor de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen, moet de Commissie de toestemming krijgen om noodmaatregelen vast te stellen teneinde *de* coherentie te garanderen van de maatregelen die op gecoördineerde luchthavens dienen te worden genomen. In het kader van deze maatregelen kunnen luchtvaartmaatschappijen hun prioriteit behouden bij de toekenning van dezelfde reeksen voor de volgende dienstregelingsperiode, zelfs als ze het minimumgebruik van 80 % niet hebben gehaald.

Motivering

Door de wereldwijd aangenomen regel dat wie zijn slots niet gebruikt, ze kwijt raakt te wijzigen van 80-20 naar de voorgestelde 85-15 zullen luchtvaartmaatschappijen niet langer in staat zijn het hoofd te bieden aan onvoorziene omstandigheden die zij niet kunnen controleren (zoals het weer, vertragingen bij de luchtverkeersleiding, technische problemen, enz.) waardoor ze vluchten moeten annuleren. Het is aan te raden dit aspect te behouden zoals het was.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 24 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 bis) Deze verordening moet rekening houden met de flexibiliteitsvereisten die nodig zijn voor de zakelijke luchtvaart en chartervluchten om niet-regelmatige vluchten te kunnen uitvoeren, vooral omdat dergelijke operatoren geen portefeuille aan slots kunnen opbouwen op basis van historische rechten.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(25) De rol van het coördinatiecomité moet op twee gebieden worden versterkt. Enerzijds moeten de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichtsautoriteit worden uitgenodigd om de vergaderingen van het comité bij te wonen. Anderzijds kan het coördinatiecomité voorstellen doen om advies te geven aan de coördinator en/of de lidstaat over alle kwesties op het gebied van luchthavencapaciteit, met name die welke verband houden met de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer. Het comité moet ook advies kunnen verstrekken aan het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende autoriteit over het verband tussen de coördinatieparameters en de prestatiekernindicatoren die worden voorgesteld aan de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Schrappen

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst

(26) Uit ervaring blijkt dat een groot aantal slots te laat opnieuw in de pool worden gestopt om opnieuw nuttig te kunnen worden toegekend. Het beheersorgaan van de luchthaven moet derhalve worden aangespoord om gebruik te maken van **het systeem van luchthavenheffingen om een ontradend effect te hebben op dit soort gedrag**. Als het beheersorgaan gebruik maakt van **dit systeem mag** ze echter geen ontmoedigend effect hebben op luchtvaartmaatschappijen die zich op de markt willen begeven of diensten willen ontwikkelen.

Amendement

(26) Uit ervaring blijkt dat een groot aantal slots te laat opnieuw in de pool worden gestopt om opnieuw nuttig te kunnen worden toegekend. Het beheersorgaan van de luchthaven moet derhalve worden aangespoord om gebruik te maken van **financiële instrumenten en om het thans van kracht zijnde sanctiestelsel aanzienlijk te verscherpen om de luchtvaartmaatschappijen ervan te weerhouden dergelijke praktijken te hanteren**. Als het beheersorgaan gebruikmaakt van **deze mechanismen, mogen** ze echter geen ontmoedigend effect hebben op luchtvaartmaatschappijen die zich op de markt willen begeven of diensten willen ontwikkelen.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 26 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(26 bis) Met het oog op verbetering van de luchthavencapaciteit is het raadzaam in de verordening op te nemen dat de lidstaten de inkomsten uit verkoop van slots op de secundaire markt mogen gebruiken om het luchtverkeer en de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur te optimaliseren.

Motivering

Dit amendement sluit middels een nieuwe overweging aan bij de door de rapporteur geïntroduceerde mogelijkheid dat de opbrengst van de verkoop van slots wordt besteed aan verbetering en vergroting van de luchthavencapaciteit.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening
Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst

(28) De toepassing van deze verordening mag geen afbreuk doen aan de mededingingsregels van het Verdrag, inzonderheid de artikelen 101, 102 en 106.

Amendement

(28) *(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)*

Amendement 20

Voorstel voor een verordening
Overweging 30

Door de Commissie voorgestelde tekst

(30) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, ***teneinde de methoden voor het opstellen van een studie over de capaciteit en de vraag te verduidelijken. Het is van bijzonder belang dat de Commissie gedurende haar voorbereidende werkzaamheden adequaat overleg voert, onder meer op deskundigenniveau.***

Amendement

(30) *Aan de Commissie moet de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen.*

Amendement 21

Voorstel voor een verordening
Overweging 35 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(35 bis) De Commissie dient over te gaan tot raadpleging, onder meer op deskundigenniveau, en vervolgens een studie op te stellen over de capaciteit en de vraag, die uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening aan het Europees Parlement en de Raad moet worden voorgelegd.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

1) "slot": door een coördinator overeenkomstig deze verordening **aan een luchtvaartmaatschappij** gegeven toestemming om op welbepaalde **data** en **tijden** de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Schrappen

Motivering

Met de status van nieuwe gegadigde wordt gestreefd naar een vrije en onvervalste mededinging op de Europese markt. Het voor de Europese routes voorzien in een specifieke regel voor het maximumaantal slots waarover men mag beschikken om te genieten van de status van nieuwe gegadigde komt neer op het bevoordelen van bepaalde luchtvaartmaatschappijen. Om deze concurrentievervalsing te voorkomen, moet dus één regel worden vastgesteld, ongeacht of de vluchten op een Europese of een internationale route plaatsvinden.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

6) "groep luchtvaartmaatschappijen": twee of meer luchtvaartmaatschappijen die samen gezamenlijke diensten of diensten op basis van een franchiseregeling of codesharing verrichten, **of in het geval van chartermaatschappijen een consortium**, om een bepaalde **slot te gebruiken**;

Motivering

Het is essentieel dat de nieuwe regels chartermaatschappijen en zakelijke luchtvaartmaatschappijen dezelfde kansen bieden als reguliere luchtvaartmaatschappijen.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

9) "**luchthaven die deel uitmaakt van het netwerk**": een luchthaven die niet wordt geconfronteerd met problemen van overbelasting maar die, in geval van plotse en aanzienlijke toename van eht verkeer of in geval van plotse en aanzienlijke afname van haar capaciteit, een invloed kan hebben op de werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer (hierna "**het netwerk**" genoemd) overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad;

Amendement

Schrappen

Motivering

Amendement sluit aan bij de nieuwe overweging 13: het is niet nodig om naast gecoördineerde luchthavens en luchthavens met bemiddeling inzake de dienstregelingen nog een nieuwe categorie luchthavens in te voeren. Het is wel wenselijk om een gegevensuitwisselingssysteem te creëren dat de coördinatie van de luchtvaartplanning moet vergemakkelijken.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

13) "reeks slots": ten minste **vijf** slots die **regelmatig** voor hetzelfde tijdstip op dezelfde dag van de week **in dezelfde dienstregelingsperiode** zijn aangevraagd en op basis daarvan door de coördinator zijn toegewezen, of, wanneer dat niet mogelijk is, op ongeveer hetzelfde tijdstip zijn toegewezen, **tenzij anders is overeengekomen in een lokale regel onder de voorwaarden als bedoeld in artikel 9, lid 8;**

Motivering

Een reeks slots wordt wereldwijd gedefinieerd als minimaal 5 slots (Worldwide Slot Guidelines). Het zou niet praktisch zijn in Europa een andere regel in te voeren gezien het wereldwijde karakter van de luchtvaart. In bepaalde omstandigheden kunnen echter lokale regels worden toegepast.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

18 bis) "niet-geregelde luchtdienst": een vlucht die niet voldoet aan alle voorwaarden van artikel 2, punt 16, van Verordening (EG) nr. 1008/2008;

Amendement

Motivering

De zakelijke luchtvaart werkt op een specifieke manier. De meeste zakelijke luchtvaartactiviteiten vallen niet onder het begrip "geprogrammeerde niet-geregelde luchtdiensten". Aangezien de nieuwe verordening inzake slots van invloed is op de zakelijke luchtvaart, is een nieuwe definitie nodig.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

19) "netwerkbeheerder": het orgaan dat krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 is opgericht;

Amendement

19) "netwerkbeheerder": het krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 opgerichte orgaan **voor luchtverkeersbeheer dat optimale benutting van het luchtruim mogelijk moet maken, dat moet garanderen dat luchtruimgebruikers geprefereerde trajecten kunnen exploiteren en dat moet voorzien in maximale toegang tot het luchtruim en tot luchtvaartnavigatiediensten;**

Motivering

Definitie overgenomen uit de Verordening (EG) nr. 551/2004, artikel 6.

Amendement 29

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voorwaarden voor luchthavencoördinatie of bemiddeling inzake de dienstregelingen op een luchthaven

1. De lidstaten zijn niet verplicht een luchthaven als luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of als gecoördineerde luchthaven aan te wijzen, behoudens overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

De lidstaten wijzen een luchthaven uitsluitend als gecoördineerde luchthaven aan overeenkomstig het bepaalde in lid 3.

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

3. De verantwoordelijke lidstaat zorgt ervoor dat een grondige analyse van de capaciteit en de vraag wordt uitgevoerd op

Amendement

Voorwaarden voor luchthavencoördinatie of bemiddeling inzake de dienstregelingen op een luchthaven

1. De lidstaten zijn niet verplicht een luchthaven als luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of als gecoördineerde luchthaven aan te wijzen, behoudens overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

De lidstaten wijzen een luchthaven uitsluitend als gecoördineerde luchthaven aan overeenkomstig het bepaalde in lid 3.

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

3. De verantwoordelijke lidstaat zorgt ervoor dat een grondige analyse van de capaciteit en de vraag wordt uitgevoerd op

een luchthaven die niet is aangewezen, **een luchthaven die deel uitmaakt van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer (hierna "het netwerk" genoemd)** of een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen door de luchthavenbeheerder van die luchthaven of door een andere bevoegde instantie, wanneer die lidstaat dat noodzakelijk acht, dan wel binnen zes maanden:

- (i) na een schriftelijk verzoek van luchtvaartmaatschappijen die meer dan de helft van de diensten op een luchthaven voor hun rekening nemen of van de luchthavenbeheerder, wanneer zij van oordeel zijn dat de capaciteit voor de bestaande of geplande diensten tijdens sommige perioden ontoereikend is; of
- (ii) op verzoek van de Commissie, met name wanneer nieuwe gegadigden ernstige problemen ondervinden bij het verwerven van aankomst- en vertrekmogelijkheden op de betrokken luchthaven of wanneer de netwerkbeheerder dit nodig acht om de samenhang tussen het operationeel plan van de luchthaven en het operationeel plan van het netwerk te garanderen, overeenkomstig artikel 6, lid 7, van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie.

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

De analyse is gebaseerd op methoden die de Commissie bij gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, overeenkomstig artikel

een luchthaven die niet is aangewezen of een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen door de luchthavenbeheerder van die luchthaven of door een andere bevoegde instantie, wanneer die lidstaat dat noodzakelijk acht, dan wel binnen zes maanden:

- (i) na een schriftelijk verzoek van luchtvaartmaatschappijen die meer dan de helft van de diensten op een luchthaven voor hun rekening nemen of van de luchthavenbeheerder, wanneer zij van oordeel zijn dat de capaciteit voor de bestaande of geplande diensten tijdens sommige perioden ontoereikend is; of
- (ii) op verzoek van de Commissie, met name wanneer nieuwe gegadigden ernstige problemen ondervinden bij het verwerven van aankomst- en vertrekmogelijkheden op de betrokken luchthaven of wanneer de netwerkbeheerder dit nodig acht om de samenhang tussen het operationeel plan van de luchthaven en het operationeel plan van het netwerk te garanderen, overeenkomstig artikel 6, lid 7, van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie.

In deze analyse, **die op algemeen aanvaarde en erkende methoden gebaseerd is**, worden, rekening houdende met de op die luchthaven geldende milieueisen, de capaciteitstekorten geanalyseerd. Hierbij worden de mogelijkheden onderzocht om deze tekorten te verhelpen door nieuwe of gewijzigde infrastructuur, exploitatiewijzigingen of eventuele andere wijzigingen en wordt de voor het oplossen van de problemen benodigde termijn vastgesteld.

De analyse is gebaseerd op methoden die de Commissie bij gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, overeenkomstig artikel

15 van deze verordening. Deze methoden houden rekening met de eisen van het operationeel netwerkplan, zoals vereist bij bijlage V van Verordening (EU) nr. 677/2011.

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

4. Aan de hand van de analyse pleegt de lidstaat overleg over de capaciteitssituatie op de luchthaven met de luchthavenbeheerder, de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven gebruik maken, hun representatieve organisaties, vertegenwoordigers van de kleine luchtvaart ("general aviation") **die regelmatig van de luchthaven gebruik maken** en de luchtverkeersleidingsautoriteiten.

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

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

(a) de tekorten van dien aard zijn dat

15 van deze verordening. Deze methoden houden rekening met de eisen van het operationeel netwerkplan, zoals vereist bij bijlage V van Verordening (EU) nr. 677/2011.

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

4. Aan de hand van de analyse pleegt de lidstaat overleg over de capaciteitssituatie op de luchthaven met de luchthavenbeheerder, de luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken, hun representatieve organisaties, vertegenwoordigers van de kleine luchtvaart ("general aviation") en de luchtverkeersleidingsautoriteiten.

5. De Commissie kan de netwerkbeheerder verzoeken advies uit te brengen over de wijze waarop de capaciteit wordt vastgesteld in verhouding tot de werkingsbehoeften van het netwerk.

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

(a) de tekorten van dien aard zijn dat

ernstige vertragingen op de luchthaven niet kunnen worden vermeden, en

(b) er geen mogelijkheden zijn om deze problemen op korte termijn op te lossen.

7. In afwijking van lid 6, onder b), mogen de lidstaten in uitzonderlijke omstandigheden de getroffen luchthavens voor de passende periode, die korter kan zijn dan een dienstregelingsperiode, aanwijzen als gecoördineerd. Bij wijze van uitzondering op leden 3, 4, 5 en 6 mogen de lidstaten, in noodsituaties, de getroffen luchthavens voor de desbetreffende periode als gecoördineerd aanwijzen.

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

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

10. Wanneer een beslissing wordt genomen uit hoofde van lid 6, **8 of 9**, wordt zij uiterlijk op 1 april voor de winterdienstregelingsperiode en uiterlijk op 1 september voor de zomerdienstregelingsperiode door de

ernstige vertragingen op de luchthaven niet kunnen worden vermeden, en

(b) er geen mogelijkheden zijn om deze problemen op korte termijn op te lossen.

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

10. Wanneer een beslissing wordt genomen uit hoofde van lid 6 **of 8**, wordt zij uiterlijk op 1 april voor de winterdienstregelingsperiode en uiterlijk op 1 september voor de zomerdienstregelingsperiode door de

lidstaat meegedeeld aan de in lid 4 vermelde entiteiten.

lidstaat meegedeeld aan de in lid 4 vermelde entiteiten.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Op een gecoördineerde luchthaven of een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregeling draagt de verantwoordelijke lidstaat er zorg voor dat de coördinatie parameters tweemaal per jaar worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele, prestatie-, en milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden. Deze beperkingen moeten aan de Commissie worden meegedeeld. ***De Commissie, voor zover nodig met de steun van de netwerkbeheerder, onderzoekt de beperkingen en stelt aanbevelingen op waarmee de lidstaat rekening moet houden alvorens de coördinatieparameters vast te stellen.***

Amendement

Op een gecoördineerde luchthaven of een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregeling draagt de verantwoordelijke lidstaat er zorg voor dat de coördinatie parameters tweemaal per jaar worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele, prestatie- en milieubeperkingen en de eventuele veranderingen die hierin zijn opgetreden. Deze beperkingen moeten aan de Commissie worden meegedeeld.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Schrappen

Motivering

Dit lid is overbodig, aangezien de gehele Verordening 95/93 niet-discriminerend zou moeten zijn.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3 – letter b – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(i) op juridisch vlak de essentiële functies van de coördinator, die eruit bestaan de slots op billijke en niet-discriminerende toe te kennen, worden toevertrouwd aan een natuurlijke of rechtspersoon die zelf geen dienstverlener op de luchthaven, geen luchtvaartmaatschappij die verbindingen exploiteert vanaf de luchthaven of geen beheersorgaan van de luchthaven in kwestie is; ***om aan te tonen dat hij geen gemeenschappelijke belangen met deze entiteiten heeft, legt de coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen jaarlijks een verklaring over zijn financiële belangen af;***

Amendement 34

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 – lid 3 – letter b – punt ii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ii bis) de samenstelling van de raad van bestuur of het toezichthoudend orgaan van de coördinator ook onafhankelijk is van de directe belangen van de luchthavenbeheerder, de luchtvaartmaatschappijen die van die luchthaven gebruikmaken en elke andere entiteit die een gebruiker of dienstverlener vertegenwoordigt. Dit sluit echter niet uit dat vertegenwoordigers van dergelijke organisaties lid van een raad van bestuur of toezichthoudend orgaan kunnen zijn, op voorwaarde dat er een evenwicht is in de stemrechten.

Motivering

Met het oog op evenwichtige onpartijdigheid in de raad van bestuur van de coördinator.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 – lid 3 – letter b – punt ii ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ii ter) met het oog daarop de coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen een natuurlijke of rechtspersoon is die gedurende de twee aan zijn benoeming voorafgaande jaren en gedurende de twee op de beëindiging van zijn taak als coördinator of bemiddelaar inzake de dienstregelingen volgende jaren niet in dienst mag zijn geweest dan wel regelmatig hebben samengewerkt met de luchthavenbeheerder of een dienstverlener of een vanaf de luchthaven in kwestie opererende luchtvaartmaatschappij;

Amendement 36
Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 3 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) het systeem voor de financiering van de activiteiten van de coördinator zodanig is dat de onafhankelijke status van de coördinator wordt gewaarborgd.

Amendement

(c) het systeem voor de financiering van de activiteiten van de coördinator **en van de bemiddelaar inzake de dienstregelingen** zodanig is dat de onafhankelijke status van de coördinator wordt gewaarborgd.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 3 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

De bij punt c) voorziene financiering wordt gewaarborgd door **alle luchtvervoerders** die actief zijn op de gecoördineerde luchthavens **en de luchthavens met bemiddeling inzake de dienstregelingen** en door **deze luchthavens**, zodat de financiële last evenredig wordt verdeeld over *alle* belanghebbende partijen en vermeden wordt dat de financiering hoofdzakelijk afhankelijk is van één belanghebbende partij. **Een procedure voor inspraak van de belanghebbenden, met inbegrip van de mogelijkheid van beroep, wordt door de lidstaten ingesteld om een transparante, niet-discriminerende en gecorrigeerde tarifiering te waarborgen voor de door de coördinator of bemiddelaar inzake de dienstregelingen verleende dienst. De inning van de bijdragen van de luchtvaartmaatschappijen is de taak van de betrokken luchthavens, die de bedragen aan de coördinator of bemiddelaar inzake de dienstregelingen overmaken.** De lidstaten zien erop toe dat de coördinator **en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen beschikken** over voldoende financiële, personele, technische en materiële middelen en deskundigheid, **zodat zij te allen tijde in staat zijn** om hun

activiteiten uit te voeren.

Motivering

Het lijkt gerechtvaardigd dat alle vervoerders die baat hebben bij de coördinatie aan de financiering ervan deelnemen en dat de hoogte van de bijdrage correleert met de coördinatie dienst. Bovendien lijkt de luchthaven, die al over structuren beschikt om de inning uit te voeren, hiervoor de meest aangewezen actor, zodat er geen nieuwe structuur hoeft te worden opgezet. Door de invoering van een inspraak- en beroepsprocedure kan misbruik worden teruggedrongen en transparantie worden gegarandeerd.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 7 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Motivering

De netwerkbeheerder moet zich kunnen uitspreken over de vraag of de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen overeenstemt met de hun toegewezen slots.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Transparantie van de activiteiten voor coördinatie en bemiddeling inzake de dienstregelingen.

1. *Aan het einde van elke dienstregelingsperiode* dient de coördinator

Amendement

Transparantie van de activiteiten voor coördinatie en bemiddeling inzake de dienstregelingen.

1. De coördinator of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen dient *jaarlijks* bij de

of de bemiddelaar inzake de dienstregelingen bij de betrokken lidstaten **en** de Commissie een verslag van de werkzaamheden in waarin de algemene situatie met betrekking tot de toekenning van slots en/of de bemiddeling inzake de dienstregelingen wordt uiteengezet. In dit verslag wordt met name de toepassing van artikel 9, lid 5, en de artikelen 13 en 18 onderzocht, alsook eventuele klachten over de toepassing van de artikelen 9 en 10 die bij het coördinatiecomité zijn ingediend en de initiatieven die zijn genomen om hiervoor een oplossing te vinden. Het **verslag** bevat ook de resultaten van een enquête onder de belanghebbende partijen over de kwaliteit van de door de coördinator verleende diensten.

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

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

a) de historische "slots" per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle

betrokken lidstaten, de Commissie **en alle bij hun financiering betrokken partijen op hun verzoek**, een verslag van de werkzaamheden in waarin de algemene situatie met betrekking tot de toekenning van slots en/of de bemiddeling inzake de dienstregelingen wordt uiteengezet. In dit verslag wordt met name de toepassing van artikel 9, lid 5, en de artikelen 13 en 18 onderzocht, alsook eventuele klachten over de toepassing van de artikelen 9 en 10 die bij het coördinatiecomité zijn ingediend en de initiatieven die zijn genomen om hiervoor een oplossing te vinden. **Het verslag bevat bovendien geaggregeerde en individuele gegevens over de financiële vergoedingen voor de verkoop van slots als bedoeld in artikel 13.** Het bevat ook de resultaten van een enquête onder de belanghebbende partijen over de kwaliteit van de door de coördinator **en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen** verleende diensten.

De coördinator en de bemiddelaar inzake de dienstregelingen dienen bij de Commissie, de lidstaten en alle bij hun financiering betrokken partijen jaarlijks een afzonderlijk financieel verslag in, waarin de ontvangsten en uitgaven in verband met hun werkzaamheden gedetailleerd vermeld worden.

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

3. De coördinator houdt, **voor elke luchthaven waarvoor hij verantwoordelijk is gesteld**, een elektronische en **voor alle geïnteresseerden, waaronder het Europees Parlement, op verzoek** gratis toegankelijke gegevensbank bij met de volgende informatie:

(a) de historische "slots" per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle

luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken;

b) de aangevraagde "slots" per luchtvaartmaatschappij en in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

c) alle toegewezen "slots" en nog niet afgehandelde aanvragen voor "slots" per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

d) de nog beschikbare slots in verhouding tot elk type beperking waarmee rekening is gehouden in de coördinatieparameters. De gegevensbank moet de luchtvaartmaatschappijen in staat stellen na te gaan of *er nog slots* beschikbaar zijn *die overeenstemmen met hun behoeften*;

e) de overgedragen of uitgewisselde slots, waarbij de identiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappijen is vermeld en is aangegeven of de overdracht of uitwisseling tegen een financiële of ander vergoeding heeft plaatsgevonden. Elk jaar worden geaggregeerde gegevens over de financiële vergoedingen gepubliceerd;

f) alle details over de coördinatieparameters.

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

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

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

luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken;

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

(c) alle toegewezen "slots" en nog niet afgehandelde aanvragen voor "slots" per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

(d) de nog beschikbare slots in verhouding tot elk type beperking waarmee rekening is gehouden in de coördinatieparameters. De gegevensbank moet de luchtvaartmaatschappijen *en de luchthavens* in staat stellen na te gaan of *ze* beschikbaar zijn.

(e) de overgedragen of uitgewisselde slots, waarbij de identiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappijen is vermeld en is aangegeven of de overdracht of uitwisseling tegen een financiële of ander vergoeding heeft plaatsgevonden. Elk jaar worden geaggregeerde gegevens over de financiële vergoedingen gepubliceerd;

(f) alle details over de coördinatieparameters.

Deze gegevens worden permanent geactualiseerd. De coördinator zorgt voor de *jaarlijkse* publicatie van het in lid 1 vermelde activiteitenverslag;

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

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

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

1. Luchtvaartmaatschappijen die op een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een volledig gecoördineerde luchthaven diensten exploiteren of voornemens zijn dat te doen, verstrekken de bemiddelaar inzake de dienstregelingen **respectievelijk** de coördinator alle door hem gevraagde relevante informatie. Wanneer een wijziging optreedt in deze informatie, stellen de luchtvaartmaatschappijen de bemiddelaar inzake de dienstregelingen en de coördinator **hiervan bij de eerste hiervoor in aanmerking komende gelegenheid** in kennis. Alle relevante informatie wordt verstrekt binnen de termijn die door de bemiddelaar inzake de dienstregelingen of de coördinator zijn opgegeven. Met name deelt een luchtvaartmaatschappij de coördinator op het tijdstip van het verzoek om toewijzing mee of zij wat de gevraagde slots betreft overeenkomstig artikel 2, punt 2, in aanmerking komt voor de status van nieuwe gegadigde **en of zij aangesloten is bij andere maatschappijen die op dezelfde luchthaven opereren, om te voorkomen dat zij deze status op ongerechtvaardigde wijze verkrijgt.**

Motivering

Voor de coördinator is het vaak moeilijk om achter de bestaande connecties tussen de luchtvaartmaatschappijen te komen; het is dus nuttig dat de luchtvaartmaatschappij zelf deze informatie moet geven aan de coördinator om anomalieën in het proces voor de toekenning van de slots te vermijden.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening
Artikel 7 – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor alle andere luchthavens **die niet speciaal zijn aangewezen, verstrekken de luchtvaartmaatschappijen die diensten op de luchthaven exploiteren of voornemen zijn te exploiteren**, de luchthavenbeheerder, **de verleners van grondafhandelingsdiensten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten** op verzoek van een coördinator alle informatie over geplande diensten van luchtvaartmaatschappijen waarover **zij** beschikken.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening
Artikel 7 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Als een luchtvaartmaatschappij de in lid 1 bedoelde informatie niet verstrekt, neemt de coördinator de slotaanvraag of -aanvragen, waarop de ontbrekende, onjuiste of misleidende informatie betrekking heeft, van die luchtvaartmaatschappij niet in overweging, tenzij de maatschappij op overtuigende wijze kan aantonen dat er verzachtende omstandigheden zijn, of zij onjuiste of misleidende informatie verstrekt. Hij trekt de reeds toegekende reeksen slots in en/of beveelt het bevoegde orgaan aan om overeenkomstig het nationale recht sancties toe te passen. De coördinator **stelt** de betrokken luchtvaartmaatschappij **in staat** haar opmerkingen te maken.

Amendement

Voor alle andere luchthavens **verstrekt** de luchthavenbeheerder op verzoek van een coördinator **of een bemiddelaar inzake de dienstregelingen binnen redelijke termijn** informatie over geplande diensten van luchtvaartmaatschappijen waarover **hij** beschikt.

Amendement

2. Als een luchtvaartmaatschappij de in lid 1 bedoelde informatie niet verstrekt, neemt de coördinator de slotaanvraag of -aanvragen, waarop de ontbrekende, onjuiste of misleidende informatie betrekking heeft, van die luchtvaartmaatschappij niet in overweging, tenzij de maatschappij op overtuigende wijze kan aantonen dat er verzachtende omstandigheden zijn, of zij onjuiste of misleidende informatie verstrekt. Hij trekt **de slot of** de reeds toegekende reeksen slots in en/of beveelt het bevoegde orgaan aan om overeenkomstig het nationale recht sancties toe te passen. De coördinator **biedt** de betrokken luchtvaartmaatschappij **de gelegenheid** haar opmerkingen te maken.

Motivering

De intrekking heeft ook betrekking op de afzonderlijke slots, niet alleen op reeksen slots.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen of coördinator, de luchthavenbeheerder *en* de luchtverkeersleidingsautoriteiten wisselen alle voor de uitvoering van hun onderscheiden taken vereiste informatie uit, waaronder vluchtgegevens en slots, met name om de toepassing van artikel 17 te garanderen.

Amendement

3. De bemiddelaar inzake de dienstregelingen of de coördinator, de luchthavenbeheerder, de luchtverkeersleidingsautoriteiten *en de netwerkbeheerder* wisselen alle voor de uitvoering van hun onderscheiden taken vereiste informatie uit, waaronder vluchtgegevens en slots, met name om de toepassing van artikel 17 te garanderen.

Motivering

Ook de netwerkbeheerder moet worden geraadpleegd, met name wat betreft de vluchtplannen.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De vorm en het bereik van de in dit artikel bedoelde informatie worden vastgelegd in een wereldwijd door de sector overeengekomen norm. De verstrekte informatie moet louter voor de toepassing van deze verordening worden gebruikt.

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Coördinatiecomité

1. Op een gecoördineerde luchthaven zorgt de verantwoordelijke lidstaat ervoor dat er een coördinatiecomité wordt ingesteld.

Amendement

Coördinatiecomité

1. Op een gecoördineerde luchthaven zorgt de verantwoordelijke lidstaat ervoor dat er een coördinatiecomité wordt ingesteld.

Hetzelfde coördinatiecomité mag voor meer dan een luchthaven worden aangewezen. Het lidmaatschap van dit comité staat op zijn minst open voor de luchtvaartmaatschappijen die **regelmatig** van de luchthaven(s) gebruikmaken, hun vertegenwoordigende organisaties, de betrokken luchthavenbeheerder, en de betrokken luchtverkeersleidingsautoriteiten en vertegenwoordigers van de kleine luchtvaart ("general aviation") **die regelmatig gebruikmaken van de luchthaven**, de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende autoriteit van de betrokken lidstaat.

De taken van het coördinatiecomité zijn:

- a) de coördinator en/of de lidstaat voorstellen te doen of te adviseren inzake:
- i) mogelijkheden om de capaciteit van de luchthaven, welke overeenkomstig artikel 3 is bepaald, te vergroten of beter te gebruiken;
- ii) overeenkomstig artikel 4 te bepalen coördinatieparameters;
- iii) methoden om het gebruik van de toegewezen slots te controleren;
- iv) lokale richtsnoeren zoals bepaald in artikel 9, lid 8;
- v) de factoren die van invloed zijn op de verkeerssituatie op de betrokken

Hetzelfde coördinatiecomité mag voor meer dan een luchthaven worden aangewezen. Het lidmaatschap van dit comité staat op zijn minst open voor de luchtvaartmaatschappijen die **tijdens de huidige dienstregelingsperiode vaak** van de luchthaven(s) gebruikmaken **en die er tijdens de vorige dienstregelingsperiode gebruik van hebben gemaakt**, en hun vertegenwoordigende organisaties, de betrokken luchthavenbeheerder, en de betrokken luchtverkeersleidingsautoriteiten en vertegenwoordigers van de kleine luchtvaart ("general aviation"). **Naast deze leden mogen ook vertegenwoordigers van de netwerkbeheerder, het prestatiebeoordelingsorgaan en de nationale toezichthoudende autoriteit van de desbetreffende lidstaat uitsluitend als waarnemer zonder stemrecht vergaderingen van het coördinatiecomité bijwonen. Het coördinatiecomité kan andere instanties die direct of indirect bij de toekenning van slots betrokken zijn, uitnodigen om een vergadering als waarnemer bij te wonen. Willen deze instanties een vergadering bijwonen, dan moeten hun geloofsbrieven ten minste zeven werkdagen voor de vergadering aan het coördinatiecomité worden voorgelegd.**

De taken van het coördinatiecomité zijn:

- a) de coördinator en/of de lidstaat voorstellen te doen of te adviseren inzake:
- i) mogelijkheden om de capaciteit van de luchthaven, welke overeenkomstig artikel 3 is bepaald, te vergroten of beter te gebruiken;
- ii) overeenkomstig artikel 4 te bepalen coördinatieparameters;
- iii) methoden om het gebruik van de toegewezen slots te controleren;
- iv) lokale richtsnoeren zoals bepaald in artikel 9, lid 8;
- v) de factoren die van invloed zijn op de verkeerssituatie op de betrokken

luchthaven;

vi) ernstige problemen die nieuwe gegadigden ondervinden als bedoeld in artikel 9, lid 6;

vii) alle kwesties die te maken hebben met de capaciteit van de luchthaven, met name kwesties die verband houden met de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de werking van het netwerk;

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

c) tussen alle betrokkenen te bemiddelen inzake klachten over de toewijzing van slots als bedoeld in artikel 19.

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

3. Het coördinatiecomité stelt een schriftelijk reglement van orde vast met regels voor onder meer deelname, verkiezingen, regelmaat van de vergaderingen en gebruikte taal c.q. talen.

Elk lid van het coördinatiecomité kan lokale richtsnoeren als bedoeld in artikel 9, lid 8 voorstellen. **Op verzoek van de coördinator** bespreekt het coördinatiecomité voorstellen voor lokale richtsnoeren. Aan de betrokken lidstaat wordt een verslag van de discussies in het coördinatiecomité voorgelegd met een

luchthaven;

vi) ernstige problemen die nieuwe gegadigden ondervinden als bedoeld in artikel 9, lid 6;

vii) alle kwesties die te maken hebben met de capaciteit van de luchthaven, met name kwesties die verband houden met de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de werking van het netwerk;

viii) aanbevelingen inzake efficiëntie, kosten en effectiviteit van het coördinatieproces;

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

c) tussen alle betrokkenen te bemiddelen inzake klachten over de toewijzing van slots als bedoeld in artikel 19.

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

3. Het coördinatiecomité stelt een schriftelijk reglement van orde vast met regels voor onder meer deelname, verkiezingen, **besluitvorming**, regelmaat van de vergaderingen en gebruikte taal c.q. talen.

Elk lid van het coördinatiecomité kan lokale richtsnoeren als bedoeld in artikel 9, lid 8 voorstellen. Het coördinatiecomité **besluit** voorstellen voor lokale richtsnoeren **te doen en bespreekt deze**. Aan de betrokken lidstaat wordt een verslag van de discussies in het coördinatiecomité voorgelegd met een indicatie van de

indicatie van de onderscheiden standpunten binnen het comité. Dit verslag wordt ook meegedeeld aan het prestatiebeoordelingsorgaan en de netwerkbeheerder.

onderscheiden standpunten binnen het comité. Dit verslag wordt ook meegedeeld aan het prestatiebeoordelingsorgaan en de netwerkbeheerder.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De coördinator vormt een pool die alle slots bevat. Alle nieuwe slotcapaciteit die overeenkomstig artikel 3, lid 3, is bepaald, wordt in de pool geplaatst.

Amendement

1. De coördinator vormt een pool die alle slots bevat ***die niet volgens artikel 10, leden 2 en 3, zijn toegewezen***. Alle nieuwe slotcapaciteit die overeenkomstig artikel 3, lid 3, is bepaald, wordt in de pool geplaatst. ***Deze procedure laat de verbindingen tussen regionale luchthavens en hubluchthavens onverlet. Indien een dergelijke verbinding ondermijnd wordt, mogen de lidstaten tussenbeide komen.***

Motivering

In het kader van de huidige verordening bestaat de slotpool uit alle slots die niet zijn toegewezen op basis van historische rechten of wijzigingen van de tijden. Er is geen reden om deze gang van zaken te wijzigen.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onverminderd artikel 10, leden 2 en 3, van deze verordening en onverminderd artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, worden in de pool opgenomen slots verdeeld over de luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend. 50% van deze slots wordt eerst toegewezen aan nieuwe gegadigden, tenzij hun aanvragen minder dan 50% bedragen. ***De voorrang voor nieuwe gegadigden wordt gedurende de***

Amendement

Onverminderd artikel 10, leden 2 en 3, van deze verordening en onverminderd artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, worden in de pool opgenomen slots verdeeld over de luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend. 50% van deze slots wordt eerst toegewezen aan nieuwe gegadigden, tenzij hun aanvragen minder dan 50% bedragen. De coördinator behandelt de verzoeken van nieuwe

hele dienstregelingsperiode gerespecteerd.

De coördinator behandelt de verzoeken van nieuwe gegadigden en andere luchtvaartmaatschappijen op een billijke wijze, overeenkomstig de coördinatieperiodes van iedere dienstregelingsdag.

gegadigden en andere luchtvaartmaatschappijen op een billijke wijze, overeenkomstig de coördinatieperiodes van iedere dienstregelingsdag.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Motivering

De definitie van "geprogrammeerde niet-geregelde luchtdiensten" is vaag. Uit het voorstel blijkt niet duidelijk welke exploitanten onder "geprogrammeerde niet-geregelde luchtdiensten" vallen en welke niet (en dus niet in aanmerking komen voor historische rechten). Een dergelijke situatie kan leiden tot uiteenlopende interpretaties door slotcoördinatoren, wat niet in het belang zou zijn van de interne markt.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – lid 5 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

In geval van diensten die worden geëxploiteerd door een groep luchtvaartmaatschappijen kan slechts één van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen een aanvraag

Amendement

In geval van diensten die worden geëxploiteerd door een groep luchtvaartmaatschappijen kan slechts één van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen een aanvraag

voor de benodigde slots indienen. De luchtvaartmaatschappij die een dergelijke dienst exploiteert neemt de verantwoordelijkheid op zich om te voldoen aan de in artikel 10, lid 2, genoemde exploitatiecriteria om **prioriteit te genieten**.

voor de benodigde slots indienen. De luchtvaartmaatschappij die een dergelijke dienst exploiteert neemt de verantwoordelijkheid op zich om te voldoen aan de in artikel 10, lid 2, genoemde exploitatiecriteria om **historische rechten te behouden**.

Motivering

Er is geen reden om het woord "prioriteit" te gebruiken want artikel 10 handelt over "historische slots" en "historische rechten" is een wereldwijd gebruikte en aanvaarde term.

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Lokale richtsnoeren mogen alleen betrekking hebben op het toezicht op het gebruik van slots of op wijzigingen van de definitie van de reeks slots teneinde de duur ervan te beperken tot minder dan 10 slots voor de winterdienstregelingsperiode of minder dan 15 slots voor de zomerdienstregelingsperiode, maar in geen geval tot minder dan 5 slots. De beperking van de lengte van de reeks slots is alleen van toepassing op luchthavens met grote seizoensschommelingen in de

Amendement

8. De coördinator houdt tevens rekening met de wereldwijd of in de Unie door de luchtvaartsector opgestelde aanvullende richtsnoeren en met de door het coördinatiecomité voorgestelde lokale richtsnoeren die door de voor de luchthaven in kwestie verantwoordelijke lidstaat of een andere bevoegde instantie zijn goedgekeurd, mits deze richtsnoeren geen afbreuk doen aan de onafhankelijkheid van de coördinator, stroken met het recht van de Unie, tot doel hebben de luchthavencapaciteit efficiënter te benutten.

Lokale regels hebben betrekking op de toewijzing van slots en het toezicht op het gebruik ervan. Deze regels kunnen enkel worden toegepast wanneer kan worden aangetoond dat een luchthaven een verontrustende mate van congestie heeft bereikt en de productiviteit of verwerkingscapaciteit aan de hand van lokaal toegepaste regels verbeterd kan worden. Deze regels moeten transparant en niet-discriminerend zijn. Lokale regels worden met de instemming van alle

vraag naar luchtdiensten.

betrokken partijen in het coördinatiecomité met een stemming worden goedgekeurd, zoals vermeld in artikel 8, lid 3.

Motivering

Er bestaan al lokale voorschriften, die essentieel zijn om rekening te houden met de specifieke/plaatselijke omstandigheden bij een bepaalde luchthaven (milieu, toegankelijkheid, geografische diversiteit, bijzondere weersomstandigheden e.d.). Om misbruik te voorkomen kunnen deze regels echter enkel onder specifieke omstandigheden en met instemming van alle betrokken partijen worden toegepast.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Reeksen slots worden uit de slotpool aan luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, toegewezen als toestemming om de luchthaveninfrastructuur te gebruiken om te landen of op te stijgen gedurende de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn aangevraagd. Na afloop van deze dienstregelingsperiode worden zij teruggegeven aan de overeenkomstig artikel 9 gevormde slotpool.

Amendement

1. Reeksen slots worden **door de coördinator met maximale transparantie en billijkheid** uit de slotpool aan luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, toegewezen als toestemming om de luchthaveninfrastructuur te gebruiken om te landen of op te stijgen gedurende de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn aangevraagd. Na afloop van deze dienstregelingsperiode worden zij teruggegeven aan de overeenkomstig artikel 9 gevormde slotpool.

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Onverminderd de artikelen 7, 12, **13 en 17, wordt** voor de toekenning van dezelfde reeks tijdens de volgende dienstregelingsperiode **prioriteit** verleend aan de betrokken luchtvervoerder als hij daartoe een aanvraag indient binnen de in artikel 7, lid 1, vermelde termijn, mits aan

Amendement

2. Onverminderd de artikelen 7 **en** 12 **worden** voor de toekenning van dezelfde reeks tijdens de volgende dienstregelingsperiode **historische rechten** verleend aan de betrokken luchtvervoerder als hij daartoe een aanvraag indient binnen de in artikel 7, lid 1, vermelde termijn, mits

de volgende voorwaarden is voldaan:

aan de volgende voorwaarden is voldaan:

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 10 - lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) een reeks slots door deze luchtvaartmaatschappij is gebruikt **voor de uitvoering van geregelde en geplande niet-geregelde luchtdiensten**, en

Amendement

a) een reeks slots door deze luchtvaartmaatschappij is gebruikt, en

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) de luchtvaartmaatschappij tot tevredenheid van de coördinator kan aantonen dat zij de door de coördinator toegewezen slots in kwestie voor ten minste **85 %** van de tijd heeft geëxploiteerd in de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn toegewezen.

Amendement

b) de luchtvaartmaatschappij tot tevredenheid van de coördinator kan aantonen dat zij de door de coördinator toegewezen slots in kwestie voor ten minste **80 %** van de tijd heeft geëxploiteerd in de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn toegewezen.

Motivering

De bepaling van het gebruikspercentage voor de reeks slots van 85% lijkt buitensporig en niet zo geschikt om het hoofd te bieden aan de congestieproblemen. Dit percentage zou luchtvaartmaatschappijen bovendien ertoe brengen met lege toestellen te vliegen om hun reeks niet te verliezen, hetgeen geenszins in overeenstemming is met de voorschriften voor de inachtneming van het milieueffect van deze wijze van vervoer. Het economisch en milieueffect lijkt dus gering te zijn. Het is dan beter om een verhouding van 80/20 voor het gebruikspercentage voor de reeksen te hanteren.

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Niet-geregeld luchtvervoer draagt

bij tot regionale samenhang en mededinging. Wanneer luchtvaartmaatschappijen regelmatig slots hebben gebruikt voor dergelijk vervoer op een luchthaven die binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt, zelfs indien deze slots niet steeds dezelfde routes betreffen, moet prioriteit gegeven worden aan aanvragen voor het voortgezet gebruik van dergelijke slots.

Motivering

Niet-geregeld luchtverkeer speelt een rol bij het verzorgen van de verbindingen met minder toegankelijke regio's in Europa en draagt dus bij aan hun ontwikkeling. Dergelijke regio's worden veelal slechts weinig aangedaan door geregelde vluchten. De positieve bijdragen van ander luchtvervoer moet daarom erkend worden. Slots die regelmatig zijn gebruikt voor dergelijke vluchten en zoals andere slots 80% van de tijd in gebruik zijn, moeten prioritair door de coördinatoren worden behandeld.

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Wijziging van de tijden van reeksen slots voordat de resterende slots uit de slotpool als bedoeld in artikel 10 worden toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, wordt alleen toegestaan om operationele redenen, zoals bijvoorbeeld wijzigingen van het gebruikte type luchtvaartuig of van de door de luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde verbinding. Dergelijke wijziging treedt pas in werking na uitdrukkelijke bevestiging door de coördinator.

Amendement

3. Wijziging van de tijden van reeksen slots voordat de resterende slots uit de slotpool als bedoeld in artikel 10 worden toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, wordt alleen toegestaan om operationele redenen, zoals bijvoorbeeld wijzigingen van het gebruikte type luchtvaartuig of van de door de luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde verbinding. *Een* dergelijke wijziging treedt pas in werking na uitdrukkelijke bevestiging door de coördinator *of, in geval van reeksen slots toegekend aan nieuwe gegadigden zoals gedefinieerd in artikel 2, indien het tijdstip van de slots van die luchtvaartmaatschappijen beter is dan het oorspronkelijk aangevraagde tijdstip.*

Amendement 57

Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Schrappen

Motivering

Dit zou geen geldig argument reden mogen zijn voor omzeiling, ten koste van de luchthaven, van de "use it or lose it"-clausule. In de praktijk zou het onmogelijk zijn deze bepaling uit te voeren gezien de aanzienlijke verschillen wat betreft feestdagen tussen de lidstaten.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – lid 5 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Indien niet kan worden aangetoond dat de reeks slots voor **85 %** is gebruikt, **wordt** de in lid 2 vermelde **prioriteit** niet toegekend, tenzij voor de niet-benutting een van de volgende redenen kan worden aangevoerd:

Indien niet kan worden aangetoond dat de reeks slots voor **80 %** is gebruikt, **worden** de in lid 2 vermelde **historische rechten** niet toegekend, tenzij voor de niet-benutting een van de volgende redenen kan worden aangevoerd:

Amendement 59

Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – lid 5 – letter a – punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii) een ernstige verstoring van de vluchten op de desbetreffende luchthavens, waaronder de reeksen slots op andere luchthavens **van de Unie** die gerelateerd zijn aan routes welke getroffen worden door een dergelijke verstoring, gedurende een aanzienlijk deel van de desbetreffende dienstregelingsperiode;

(iii) een ernstige verstoring van de vluchten op de betrokken luchthavens, waaronder de reeksen slots op andere luchthavens die gerelateerd zijn aan routes welke getroffen worden door een dergelijke verstoring, gedurende een aanzienlijk deel van de betrokken dienstregelingsperiode;

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 5 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) ernstige financiële nadelen voor **de** betrokken luchtvaartmaatschappij **van de Unie**, met als gevolg de afgifte van een tijdelijke vergunning door de vergunningverlenende autoriteiten in afwachting van een financiële reorganisatie van de luchtvaartmaatschappijovereenkomstig artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008;

Amendement

(c) ernstige financiële nadelen voor **een** betrokken luchtvaartmaatschappij, met als gevolg de afgifte van een tijdelijke vergunning door de vergunningverlenende autoriteiten in afwachting van een financiële reorganisatie van de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008;

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

7. Wanneer de in lid 2, onder a) en b), vermelde voorwaarden niet zijn vervuld, kan de Commissie, **in overleg met de verschillende partners**, toch beslissen aan de luchtvaartmaatschappijen **de historische rechten te handhaven** voor dezelfde reeks tijdens de volgende dienstregelingsperiode indien dit gerechtvaardigd is om dwingende noodredenen die verband houden met buitengewone omstandigheden welke de toepassing van coherente maatregelen op die luchthavens vergen. De Commissie stelt **binnen één maand na de aanvraag van de betrokken lidstaat of luchthaven** de nodige maatregelen vast, die de duur van een dienstregelingsperiode niet mogen overschrijden. Zij stelt deze onmiddellijk toepasselijke uitvoeringsbesluiten vast overeenkomstig de in artikel 16, lid 3, bedoelde procedure. **De door de Commissie vastgestelde maatregelen kunnen verschillen per lidstaat, luchthaven of soort luchtdienst waarop de buitengewone omstandigheden**

van invloed zijn.

Motivering

Een versoepeling van 80/20-regel lijkt voldoende om te reageren op buitengewone situaties. Desalniettemin lijkt het nodig te verduidelijken dat deze maatregelen slechts betrekking kunnen hebben op een bepaalde regio en gedurende beperkte tijd. Uniforme geldigheid voor de gehele Europese Unie is niet opportuun. Een zekere mate van flexibiliteit is dan ook noodzakelijk.

Amendement 62

Voorstel voor een verordening

Artikel 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 11

Schrappen

Reservering van slots

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

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

b) deze beslissing heeft geen invloed op het niet-discriminerende en transparante karakter van de slottoewijzing en van het systeem van luchthavenheffingen;

c) deze beslissing mag

luchtvaartmaatschappijen er niet van weerhouden actief te worden op een markt of diensten te ontwikkelen; luchthavens mogen met een dergelijke beslissing alleen de kosten dekken voor de reservatie van luchthavencapaciteit (slots) die niet zijn gebruikt;

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

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

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

Amendement 63

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Als op een route overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 openbardienstverplichtingen zijn opgelegd, **kan** een lidstaat op een gecoördineerde luchthaven de voor de voorgenomen diensten op die route vereiste slots **reserveren**. Indien de gereserveerde slots op de betrokken route niet worden

Amendement

1. Als op een route overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 openbardienstverplichtingen zijn opgelegd, **reserveert** een lidstaat op een gecoördineerde luchthaven de voor de voorgenomen diensten op die route vereiste slots. Indien de gereserveerde slots op de betrokken route niet worden gebruikt,

gebruikt, worden deze slots met inachtneming van lid 2 ter beschikking gesteld van elke andere luchtvaartmaatschappij die belangstelling heeft om de route te exploiteren overeenkomstig de openbaredienstverplichtingen. Indien andere luchtvaartmaatschappijen geen belangstelling hebben om de route te exploiteren en de betrokken lidstaat geen aanbesteding organiseert overeenkomstig artikel 16, lid 10, artikel 17, leden 3 en 7, en artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, worden de slots gereserveerd voor een andere route waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden of worden zij teruggegeven aan de pool.

worden deze slots met inachtneming van lid 2 ter beschikking gesteld van elke andere luchtvaartmaatschappij die belangstelling heeft om de route te exploiteren overeenkomstig de openbaredienstverplichtingen. Indien andere luchtvaartmaatschappijen geen belangstelling hebben om de route te exploiteren en de betrokken lidstaat geen aanbesteding organiseert overeenkomstig artikel 16, lid 10, artikel 17, leden 3 en 7, en artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1008/2008, worden de slots gereserveerd voor een andere route waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden of worden zij teruggegeven aan de pool. ***Slots vloeien na een periode van ten hoogste 6 maanden terug in de pool wanneer ze niet gebruikt worden. Wanneer een route niet langer voldoet aan het vereiste voor slotreservering in het kader van een openbaredienstverplichting, worden de slots gereserveerd voor een andere route die onder de openbaredienstverplichting valt, ofwel ze blijven bij de luchtvaartmaatschappij die ze gebruikte indien voor de betrokken reeks wordt voldaan aan het vereiste van artikel 10, lid 2.***

Amendement 64

Voorstel voor een verordening Artikel 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Overdrachten en uitwisselingen van slots

1. Slots mogen:

- a) door een luchtvaartmaatschappij worden overgedragen tussen routes of soorten diensten van dezelfde luchtvaartmaatschappij;
- b) worden overgedragen tussen twee luchtvaartmaatschappijen, met of zonder

Amendement

Overdrachten en uitwisselingen van slots

1. Slots mogen:

- a) door een luchtvaartmaatschappij ***of tussen luchtvaartmaatschappijen in een consortium*** worden overgedragen tussen routes of soorten diensten van dezelfde luchtvaartmaatschappij;
- b) worden overgedragen tussen twee luchtvaartmaatschappijen, met of zonder

financiële of andere vergoeding

c) tussen luchtvaartmaatschappijen worden uitgewisseld op basis van een slot voor een slot, met of zonder financiële of andere vergoeding.

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

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

a) de luchthavenexploitatie niet wordt geschaad, rekening houdend met alle technische, operationele, prestatie- en milieubeperkingen;

b) de overeenkomstig artikel 12 opgelegde beperkingen worden nageleefd;

c) lid 3 van dit artikel niet van toepassing is op een slotoverdracht.

Voor de in lid 1, onder b) en c), bedoelde overdrachten of uitwisselingen delen de luchtvaartmaatschappijen de bijzonderheden van de eventuele financiële of andere vergoeding mee aan de coördinator. Er mogen geen voorwaarden voor overdrachten of uitwisselingen

financiële of andere vergoeding

c) tussen luchtvaartmaatschappijen worden uitgewisseld op basis van een slot voor een slot, met of zonder financiële of andere vergoeding. ***Nieuw toegewezen slots voor een dienstregelingsperiode mogen door de luchtvaartmaatschappij niet worden overgedragen of geruild tegen een vergoeding of betaling totdat er ten minste één dergelijke dienstregelingsperiode is verstreken.***

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

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

a) de luchthavenexploitatie niet wordt geschaad, rekening houdend met alle technische, operationele, prestatie- en milieubeperkingen;

a bis) aan de verbindingen tussen regionale luchthavens en hubluchthavens en aan de toegang tot niet-gecoördineerde luchthavens geen afbreuk wordt gedaan;

b) de overeenkomstig artikel 12 opgelegde beperkingen worden nageleefd;

c) lid 3 van dit artikel niet van toepassing is op een slotoverdracht.

Voor de in lid 1, onder b) en c), bedoelde overdrachten of uitwisselingen delen de luchtvaartmaatschappijen de bijzonderheden van de eventuele financiële of andere vergoeding mee aan de coördinator. ***De bijzonderheden van de vergoeding voor overdracht of***

worden gesteld die tot doel hebben de mogelijkheid te beperken voor de luchtvaartmaatschappij die slots wil verkrijgen om de concurrentie aan te gaan met de luchtvaartmaatschappij die de slots overdraagt of uitwisselt.

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

Slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, punt 2, onder b), **kunnen** gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder a), worden overgedragen op een andere route, tenzij de nieuwe gegadigde op de nieuwe route met dezelfde voorrang zou zijn behandeld als op de aanvankelijke route.

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

uitwisseling worden vermeld in het in artikel 6, lid 1, bedoelde activiteitenverslag en de coördinator deelt ze alleen mede aan de lidstaat waar de luchthaven zich bevindt, aan de Commissie en aan alle bij de financiering van de coördinator betrokken partijen. Er mogen geen **beperkende** voorwaarden aan overdrachten of uitwisselingen worden gesteld die tot doel hebben de mogelijkheid te beperken voor de luchtvaartmaatschappij die slots wil verkrijgen om de concurrentie aan te gaan met de luchtvaartmaatschappij die de slots overdraagt of uitwisselt.

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

Slots die worden toegewezen aan een nieuwe gegadigde als gedefinieerd in artikel 2, punt 2, onder b), **mogen** gedurende twee overeenkomstige dienstregelingsperiodes niet overeenkomstig lid 1, onder a), worden overgedragen op een andere route, tenzij de nieuwe gegadigde op de nieuwe route met dezelfde voorrang zou zijn behandeld als op de aanvankelijke route.

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

De lidstaten kunnen maatregelen vaststellen om een gedeelte van de uit de handel in slots voortvloeiende opbrengsten in een fonds te storten om de kosten voor de ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur en de optimalisering van de bijbehorende

diensten te dekken. Omwille van volkomen transparantie geschiedt de vaststelling en goedkeuring van dit fonds door de onafhankelijke toezichhoudende autoriteit als bedoeld in Richtlijn 2009/12/EG. Bij het beheer van het fonds moeten te allen tijde de beginselen inzake scheiding van boekhoudingen worden geëerbiedigd, zodat kan worden nagegaan welke bedragen uit het fonds aan elk van de luchthavens moeten worden toegekend. De opbrengst van de handel in slots voor een luchthaven komt aan diezelfde luchthaven ten goede.

Amendement 65

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De bevoegdheid om de in artikel 3, lid 3, in fine, bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend voor onbepaalde duur, met ingang van de inwerkingtreding van de onderhavige verordening.

Amendement

2. De bevoegdheid om de in artikel 3, lid 3, in fine, bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar, met ingang van de inwerkingtreding van de onderhavige verordening. ***De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.***

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Als een luchtvaartmaatschappij een vluchtplan indient, moet dit plan een *verwijzen* naar het toegekende slot bevatten. De netwerkbeheerder ***verwerpt***

Amendement

1. Als een luchtvaartmaatschappij een vluchtplan indient, moet dit plan een *verwijzing* naar het toegekende slot bevatten. De netwerkbeheerder ***kan*** het

het vluchtplan van een luchtvaartmaatschappij wanneer de luchtvaartmaatschappij van plan is op een gecoördineerde luchthaven te landen of op te stijgen tijdens de periodes waarin de luchthaven gecoördineerd is, zonder dat de coördinator daarvoor een slot heeft toegewezen. Exploitanten van vluchten in het kader van de zakelijke luchtvaart worden geacht niet over een slot te beschikken als zij een vlucht uitvoeren nadat de in het slot voorzien tijdsperiode is verstreken en als de vertraging niet te wijten is aan de luchtvaartnavigatiediensten.

vluchtplan van een luchtvaartmaatschappij, **na de betrokken luchtvaartmaatschappij te hebben gehoord, verwerpen** wanneer de luchtvaartmaatschappij van plan is op een gecoördineerde luchthaven te landen of op te stijgen tijdens de periodes waarin de luchthaven gecoördineerd is, zonder dat de coördinator daarvoor een slot heeft toegewezen. Exploitanten van vluchten in het kader van de zakelijke luchtvaart worden geacht niet over een slot te beschikken als zij een vlucht uitvoeren nadat de in het slot voorzien tijdsperiode is verstreken en als de vertraging niet te wijten is aan de luchtvaartnavigatiediensten.

Amendement 67

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk **of** opzettelijk luchtdiensten uitvoeren op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van de als onderdeel van een reeks slots toegewezen slot of slots op aanzienlijk andere wijze gebruiken dan zij aangaven te zullen doen ten tijde van de toewijzing van de slots, verliezen de in artikel 10, lid 2, bedoelde **prioriteit**. Nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord en één waarschuwing heeft uitgegeven, kan de coördinator besluiten de desbetreffende reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode in te trekken en weer in de pool op te nemen. Als de luchtvervoerder gelijkwaardige slots vraagt, is de coördinator niet verplicht deze toe te kennen.

Amendement

Luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk **en** opzettelijk, **of kleine luchtvaart/zakelijke luchtvaart bedrijvende maatschappijen die opzettelijk** luchtdiensten uitvoeren op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van de als onderdeel van een reeks slots toegewezen slot, of slots op aanzienlijk andere wijze gebruiken dan zij aangaven te zullen doen ten tijde van de toewijzing van de slots **en de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer daardoor schade toebrengen**, verliezen de in artikel 10, lid 2, bedoelde **historische rechten**. Nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord en één waarschuwing heeft uitgegeven, kan de coördinator besluiten de desbetreffende reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode in te trekken en weer in de pool op te nemen. Als de luchtvervoerder **dan** gelijkwaardige slots vraagt, is de coördinator niet verplicht deze toe te kennen.

Amendement 68

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De lidstaten **zorgen ervoor dat er** doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties **bestaan en worden toegepast**

– waarmee kan worden opgetreden tegen **het herhaaldelijk of opzettelijk uitvoeren van luchtdiensten** zonder overeenkomstig slot of op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen slots of tegen het gebruik van slots op wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toekenning van de slots;

wanneer de slots worden teruggegeven na 31 januari voor het volgende zomerseizoen of na 31 augustus voor het volgende winterseizoen, of wanneer niet-gebruikte slots worden bijgehouden, waarbij eventueel gebruik kan worden gemaakt van het in artikel 11 vastgestelde sanctiemechanisme;

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

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

Amendement

3. De lidstaten **voeren een stelsel van** doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties **in**

– waarmee kan worden opgetreden **tegen luchtvaartmaatschappijen of kleine luchtvaart/zakelijke luchtvaart bedrijvende maatschappijen die opzettelijk luchtdiensten uitvoeren** zonder overeenkomstig slot of op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen slots of tegen het gebruik van slots op wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toekenning van de slots;

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

De coördinator wordt in kennis gesteld van de toepassing van deze sancties. **De lidstaten stellen uit hoofde van dit lid de Commissie in kennis van het ingevoerde stelsel van sancties.**

Amendement 69

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat het beheersorgaan van een gecoördineerde luchthaven doeltreffende, evenredige en afschrikkende financiële sancties vaststelt en toepast wanneer slots na de overeengekomen "Historics Baseline Date" voor de volgende winter- c.q. zomerdienstregelingsperiode worden teruggegeven of wanneer niet-gebruikte slots worden bijgehouden, teneinde luchtvaartmaatschappijen ervan te weerhouden slots laattijdig aan de in artikel 9 bedoelde pool terug te geven, en om ze aansprakelijk te stellen voor het bezet houden van

luchthaveninfrastructuur zonder er gebruik van te maken. De volgende beginselen worden hierbij nageleefd:

a) alvorens de in dit lid bedoelde sancties op te leggen wordt de procedure van artikel 6 van Richtlijn 2009/12/EG toegepast. De coördinator wordt eveneens geraadpleegd. Voor gecoördineerde luchthavens die niet onder artikel 1, lid 2, van Richtlijn 2009/12/EG vallen, raadpleegt de luchthavenbeheerder het coördinatiecomité en de coördinator;

b) deze sancties hebben geen invloed op het niet-discriminerende en transparante karakter van de slottoewijzing en van het systeem van luchthavenheffingen;

c) deze sancties mogen luchtvaartmaatschappijen er niet van weerhouden actief te worden op een markt of diensten te ontwikkelen;

d) de aansprakelijkheid voor het reserveren van luchthaveninfrastructuur zonder er gebruik van te maken geldt niet:

- voor slots die aan de pool zijn teruggegeven vóór 31 januari voor de

volgende zomerdienstregelingsperiode of vóór 31 augustus voor de volgende winterdienstregelingsperiode;

- voor slots op feestdagen die aan de pool zijn teruggegeven vóór 31 januari voor de volgende zomerdienstregelingsperiode of vóór 31 augustus voor de volgende winterdienstregelingsperiode; en

- voor slots die niet gebruikt zijn om een van de in artikel 10, lid 5, genoemde redenen;

e) deze sancties worden minstens zes maanden vóór het begin van de desbetreffende dienstregelingsperiode medegedeeld aan de coördinator, de belanghebbende partijen en de Commissie;

f) het sanctiestelsel moet voor de luchthavenbeheerder ontvangstenneutraal zijn en heeft als enig doel een efficiënter beheer van de slots.

De coördinator deelt alle voor de toepassing van dit lid benodigde informatie aan de luchthavenbeheerder mede.

De lidstaten voeren deze sancties niet later dan één jaar na de vaststelling van deze verordening in. Zij stellen de Commissie ervan in kennis. De Commissie toetst de doeltreffendheid van de sancties.

Wanneer een mogelijke overtreding van lid 2 of lid 3 is vastgesteld via het toezicht op slots of op een andere manier, wordt schriftelijk contact opgenomen met de betrokken luchtvaartmaatschappij, waarbij nadere bijzonderheden over de vermoedelijke overtreding worden verschaft en informatie over de luchtdienst of slot in kwestie wordt gevraagd. Wanneer een financiële sanctie nodig is, is zij van toepassing op ieder afzonderlijk verzuim van een luchtvaartmaatschappij om aan lid 2 of lid 3 te voldoen en heeft zij een vooraf door de lidstaat vastgestelde minimumhoogte. Meervoudige

overtredingen kunnen aanleiding geven tot het opleggen van een reeks financiële sancties en kunnen bijvoorbeeld leiden tot een verdubbeling van de geldboete voor elke volgende overtreding. De coördinator wordt in kennis gesteld als er sancties worden opgelegd. Beslissingen om financiële sancties op te leggen worden door de coördinator openbaar gemaakt.

Amendement 70

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 4 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onverminderd artikel 10, lid 5, kan een coördinator, wanneer een luchtvaartmaatschappij er niet in slaagt het in artikel 10, lid 2, vermelde gebruikspercentage van **85 %** te bereiken, besluiten die reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor de resterende duur van de dienstregelingsperiode in te trekken en weer in de pool op te nemen, nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord.

Amendement

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

Amendement 71

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onverminderd artikel 10, lid 5, neemt de coördinator, nadat hij de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord, een reeks slots weer op in de pool, wanneer er geen slots van die reeks zijn gebruikt nadat **15 %** van de geldigheidsduur van de reeks is verstreken. De coördinator kan beslissen de reeks slots in te trekken vóór het einde van een periode die overeenstemt met **15 %** van de geldigheidsperiode van de reeks als de luchtvaartmaatschappij niet aantoont voornemens te zijn ze te gebruiken.

Amendement

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

Amendement 72

Voorstel voor een verordening Artikel 19 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Onverminderd de rechten van beroep krachtens de nationale wetgeving, worden klachten in verband met de toepassing van artikel 7, lid 2, de artikelen 9, 10, 13 en 17, en artikel 18, **leden 1, 2 en 4**, voorgelegd aan het coördinatiecomité. Het coördinatiecomité neemt de kwestie binnen één maand nadat de klacht is ingediend, in behandeling en doet zo mogelijk voorstellen aan de coördinator om de problemen op te lossen. Als de problemen niet kunnen worden opgelost, kan de betrokken lidstaat binnen de daaropvolgende twee maanden voorzien in bemiddeling door een vertegenwoordigende organisatie van luchtvaartmaatschappijen of luchthavens of een andere derde partij.

Amendement

1. Onverminderd de rechten van beroep krachtens de nationale wetgeving, worden klachten in verband met de toepassing van artikel 7, lid 2, de artikelen 9, 10, 13 en 17, en artikel 18, **leden 1, 2, 3 en 4**, voorgelegd aan het coördinatiecomité. Het coördinatiecomité neemt de kwestie binnen één maand nadat de klacht is ingediend, in behandeling en doet zo mogelijk voorstellen aan de coördinator om de problemen op te lossen. Als de problemen niet kunnen worden opgelost, kan de betrokken lidstaat binnen de daaropvolgende twee maanden voorzien in bemiddeling door een vertegenwoordigende organisatie van luchtvaartmaatschappijen of luchthavens of een andere derde partij.

Amendement 73

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie dient uiterlijk **vier jaar** na de inwerkingtreding van deze verordening een verslag over de uitvoering hiervan in bij het Europees Parlement en de Raad. In het verslag wordt met name ingegaan op de toepassing van de artikelen 9, 10 11 en 13.

Amendement

1. De Commissie dient uiterlijk **drie jaar** na de inwerkingtreding van deze verordening een verslag over de uitvoering hiervan in bij het Europees Parlement en de Raad. In het verslag wordt met name ingegaan op de toepassing van de artikelen 9, 10 11 en 13.

Motivering

De luchtvaartsector is in staat zich snel aan te passen aan wijzigingen in de wetgeving, daarom is een periode van drie jaar voldoende om de eerste effecten van de verordening te zien.

Amendement 74

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De Commissie houdt toezicht op de secundaire markten voor slots aan de hand van de gegevens die ze van de coördinatoren ontvangt en brengt in haar Annual Analysis of Air Transport Markets verslag uit over relevante tendensen, met inbegrip van die welke betrekking hebben op regionale verbindingen en verbindingen binnen de Unie.

TOELICHTING

Algemene context

Krachtens het huidige EU-recht worden de slots toegekend aan luchtvaartmaatschappijen op basis van een administratief systeem ingesteld door Verordening nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens, zoals gewijzigd door Verordening nr. 793/2004. De slots worden toegewezen voor het winter- en het zomerseizoen. Een minimumlot van vijf slots toegewezen voor dezelfde tijd van dezelfde dag van de week in de loop van een luchtvaartseizoen wordt als een "**reeks van slots**" gedefinieerd. Op basis van de verordening van 1993 hebben de luchtvaartmaatschappijen die een reeks slots voor 80% van de tijd gebruiken, het recht om deze reeks in het volgende seizoen te behouden (in dit geval spreekt men dan van "verworven rechten" of "grandfather rights"). In het andere geval (als de luchtvaartmaatschappijen de slots gebruiken voor een percentage dat lager ligt dan 80% van de tijd) worden deze teruggeplaatst in een pool waar ze door een onafhankelijke coördinator opnieuw worden toegekend; 50% van de slots van de pool wordt toegekend aan nieuwe gegadigden, terwijl de overblijvende 50% wordt toegekend aan andere luchtvaartmaatschappijen volgens het principe "wie het eerst komt, het eerst maalt".

Dit toekenningsysteem is weinig doeltreffend gebleken en waarborgt niet dat de luchthavencapaciteit ten volle wordt benut. Op basis van een door het internationale consultancybureau Steer Davies Gleave uitgevoerde evaluatie wijst de Europese Commissie erop dat er duidelijke aanwijzingen zijn dat het huidige systeem van de Europese Unie voor de toekenning van slots niet optimaal is wanneer een luchthaven met een beperkte capaciteit te kampen heeft en dat daarom de bestaande luchthavencapaciteit zo efficiënt mogelijk moet worden gebruikt. Eurocontrol en ACI Europe hebben er al op gewezen dat de overbelasting van de luchthavens een van de grootste uitdagingen is waarmee Europa wordt geconfronteerd. Volgens de langetermijnvooruitzichten die Eurocontrol in december 2010 heeft gepubliceerd, kan in 2030 wegens onvoldoende capaciteit niet worden voldaan aan 10% van de vraag naar luchtvervoer, zelfs niet wanneer rekening wordt gehouden met de geplande infrastructuurverbeteringen. Het is dan ook noodzakelijk de verordening betreffende slots te herzien en na te gaan in welke mate ze kan zorgen voor een betere overeenstemming tussen de capaciteit en de vraag naar luchtvervoer in alle sectoren (langeafstandsvluchten, regionale verbindingen, vrachtvervoer enzovoort).

Momenteel zijn er 89 volledig gecoördineerde luchthavens in de landen waarop de Verordening betreffende slots van toepassing is (de Europese Economische Ruimte plus Zwitserland). Van die luchthavens zijn er 62 gedurende het hele jaar gecoördineerd en 27 afhankelijk van het seizoen gecoördineerd. Op sommige van deze luchthavens, zoals Londen Heathrow en Parijs Orly, is de vraag op elk ogenblik van het jaar veel groter dan de capaciteit; op andere is de capaciteit beperkt tijdens bepaalde piekperiodes. In totaal zijn er 18 lidstaten die over ten minste één gecoördineerde luchthaven beschikken en dus een coördinator moeten aanwijzen.

Inhoud van het Commissievoorstel

Het algemene doel is ervoor te zorgen dat luchthavenslots op drukke luchthavens van de Europese Unie optimaal worden toegewezen en gebruikt. De specifieke doelstellingen zijn:

- de mechanismen voor de toekenning en het gebruik van luchthavenslots versterken en de effectieve toepassing van deze mechanismen garanderen;
- eerlijke concurrentie aanmoedigen en de concurrentiekracht van de luchtvaartmaatschappijen bevorderen.

Om deze doelstellingen te realiseren heeft de Commissie voorgesteld de volgende maatregelen aan te nemen:

- invoering van de mogelijkheid om gebruik te maken van **secundaire handel in slots** en versterking van de concurrentie;
- de procedure voor de **toekenning van slots transparanter maken** en de onafhankelijkheid van slotcoördinatoren versterken;
- het systeem voor slottoekenning integreren in de **hervorming van het Europese systeem voor het beheer van het luchtverkeer (gemeenschappelijk Europees luchtruim)**;
- **de drempel voor het gebruik van slots verhogen** van 80% naar 85%, evenals de lengte van de reeks slots;
- gebruikmaking van het **systeem van luchthavengelden** om te voorkomen dat slots laattijdig terug in de pool worden gestopt.

Zienswijze van de rapporteur

De rapporteur wijst erop dat het voorstel van de Commissie een uitstekend vertrekpunt kan betekenen om de efficiëntie van de luchthavens te verbeteren. Het grootste gedeelte van de voorgestelde amendementen heeft tot doel om een aantal bepalingen op het punt van efficiëntie en duidelijkheid aan te scherpen; andere amendementen bieden nieuwe relevante elementen vergeleken bij het voorstel van de Commissie.

De belangrijkste suggesties betrekking op twee terreinen: de **onafhankelijkheid van de coördinatoren** en de **secundaire markt van de slots**.

Wat het eerste thema betreft meent de rapporteur dat het hele systeem van de toekenning van slots niet kan afzien van een strikte functionele, organisatorische en financiële scheiding tussen de coördinatoren van alle andere betrokken actoren, de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenbeheerders. De voorgestelde amendementen beogen dan ook een grotere onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de rol van de coördinatoren, onder meer dankzij een evenwichtiger vertegenwoordiging van de belanghebbenden in het coördinatiecomité.

De rapporteur staat ook gunstig tegenover de invoering van een secundaire markt van slots die reeds in enkele Engelse luchthavens in gebruik is. Ook op dat vlak wordt erop gewezen dat de overdrachten en uitwisselingen zo transparant en gereguleerd mogelijk moeten kunnen worden uitgevoerd, vooral wanneer dat gebeurt middels monetaire compensaties. Een belangrijke ingevoerde nieuwigheid bestaat in de mogelijkheid om een deel van de uit de handel in slots voortvloeiende opbrengsten te wijden aan de verbetering van de luchthaveninfrastructuur en de ontwikkeling van diensten voor de passagiers. Deze maatregel is gerechtvaardigd omdat

een slot voortvloeit uit de technische, operationele en organisatorische capaciteit van de luchthaveninfrastructuur die de beheerder permanent moet waarborgen en op eigen kosten moet ontwikkelen.

Omdat tot nu toe geen enkele verordening betreffende de toekenning van slots dit onderwerp had behandeld, acht de rapporteur het onontbeerlijk om in dit voorstel voor een verordening een amendement op te nemen over de juridische kwalificatie van een luchthavenslot. Beide voorgaande verordeningen, zowel Verordening nr. 95/93 als Verordening nr. 793/2004, beperkten zich inderdaad tot een technisch-operationele definitie, zonder de juridische aard ervan te onderzoeken. Het is noodzakelijk een evenwicht te vinden tussen het openbare belang van het vervoer van de gebruikers en de individuele wensen van de luchtvaartmaatschappijen en luchthavenbeheerders.

BIJLAGE: BRIEF VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN

Ref.: D(2011)22897

De heer Brian Simpson
Voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme
ASP 13E130
Brussel

**Subject: Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens van de Europese Unie (herschikking)
(COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))**

Geachte heer Simpson,

De Commissie juridische zaken, waarvan ik voorzitter ben, heeft bovengenoemd voorstel behandeld overeenkomstig artikel 87 inzake herschikking, zoals opgenomen in het Reglement van het Parlement.

Lid 3 van dat artikel luidt als volgt:

"Als de voor juridische zaken bevoegde commissie van oordeel is dat het ontwerp geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig zijn aangegeven, stelt zij de ter zake bevoegde commissie hiervan in kennis.

In dat geval en onverminderd de in de artikelen 156 en 157 vastgelegde voorwaarden zijn amendementen in de ter zake bevoegde commissie alleen ontvankelijk als zij betrekking hebben op onderdelen van het ontwerp die wijzigingen bevatten.

Wanneer de ter zake bevoegde commissie evenwel voornemens is, overeenkomstig punt 8 van het Interinstitutioneel Akkoord, ook amendementen op de gecodificeerde delen van het ontwerp van wetgevingshandeling in te dienen, stelt zij de Raad en de Commissie daarvan onverwijld in kennis. Alvorens tot stemming wordt overgegaan maakt laatstgenoemde overeenkomstig artikel 54 haar standpunt inzake de amendementen kenbaar en geeft zij aan of zij voornemens is het herschikkingsontwerp in te trekken."

Op grond van het advies van de Juridische Dienst, waarvan vertegenwoordigers hebben deelgenomen aan de vergaderingen van de Adviesgroep tijdens welke het herschikte voorstel is behandeld, en overeenkomstig de aanbevelingen van de rapporteur voor advies, is de Commissie juridische zaken tot het oordeel gekomen dat het voorstel in kwestie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel een eenvoudige codificatie van de

bestaande besluiten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen

Concluderend beveelt de Commissie juridische zaken na de behandeling op haar vergadering van 26 april 2012 met 23 stemmen vóór zonder onthoudingen¹, aan dat uw commissie als commissie ten principale bovengenoemd voorstel overeenkomstig artikel 87 in behandeling neemt.

Hoogachtend,

Klaus-Heiner LEHNE

Bijlage: advies van de adviesgroep

¹ Raffaele Baldassarre, Sebastian Valentin Bodu, Piotr Borys, Françoise Castex, Sergio Gaetano Cofferati, Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sajjad Karim, Vytautas Landsbergis, Eva Lichtenberger, Jiří Maštálka, Antonio López-Istúriz White, Bernhard Rapkay, Evelyn Regner, Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Axel Voss, Cecilia Wikström, Tadeusz Zwiefka.

**BIJLAGE: ADVIES VAN DE ADVIESGROEP VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN VAN
HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN DE COMMISSIE**



ADVIESGROEP VAN DE
JURIDISCHE DIENSTEN

Brussel,

ADVIES

**AAN HET EUROPEES PARLEMENT
DE RAAD
DE COMMISSIE**

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende
gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de Europese Unie
(herschikking)
COM(2011)0827 van 1.12.2011 – 2011/0391(COD)**

Gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten, en met name punt 9 daarvan, is de uit de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie bestaande adviesgroep op 12 december 2011 bijeengekomen om o.a. bovengenoemd voorstel van de Commissie te behandelen.

Tijdens die bijeenkomst¹ heeft de adviesgroep, na bestudering van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot herschikking van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens, in onderlinge overeenstemming het volgende vastgesteld:

- 1) In overweging 18 moet de eerste zinsnede "*Een luchthaven kan als gecoördineerd worden bestempeld*" worden vervangen door "*Een luchthaven kan als een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of als een gecoördineerde luchthaven worden bestempeld*".
- 2) In artikel 6, lid 1, moet de verwijzing naar de "*artikelen 13 en 18*" worden gelezen als een verwijzing naar de "*artikelen 13, 17, lid 1, en 18*".
- 3) In artikel 9, lid 3, moeten de woorden "*onverminderd artikel 10, lid 2,*" worden geschrapt.

De adviesgroep heeft na deze bestudering van het voorstel eensgezind geconstateerd dat het betreffende voorstel geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het

¹ De adviesgroep bestudeerde de Duitse, Engelse en Franse versie van het voorstel en is daarbij uitgegaan van de Franse versie, de oorspronkelijke versie van de te behandelen tekst.

voorstel of in dit advies worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel een eenvoudige codificatie van de bestaande besluiten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen.

C. PENNERA
Juridisch adviseur

J.-C. PIRIS
Juridisch adviseur

L. ROMERO REQUENA
Directeur-generaal

PROCEDURE

Titel	Gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op EU-luchthavens (Herschikking)		
Document- en procedurenummers	COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD)		
Datum indiening bij EP	1.12.2011		
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN – 13.12.2011		
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	Rapporteur(s) 13.12.2011		
Rapporteur(s) Datum benoeming	Giommaria Uggias 19.12.2011		
Behandeling in de commissie	8.5.2012	9.7.2012	8.10.2012
Datum goedkeuring	6.11.2012		
Uitslag eindstemming	+: –: 0:	39 5 0	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Phil Bennion, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Peter Simon, Patricia van der Kammen		
Datum indiening	15.11.2012		