



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.12.2011
KOM(2011) 827 slutlig

2011/0391 (COD)

Flygplatspaketet

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid Europeiska unionens flygplatser

(Omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

{SEK(2011) 1443 slutlig}

{SEK(2011) 1444 slutlig}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Bakgrund

1. Vid flygplatser där lufttrafikföretags efterfrågan på ankomst- och avgångstider för start och landning överstiger flygplatsens kapacitet används mekanismer för tilldelning av ankomst- och avgångstider för att definiera en uppsättning regler som ska följas för detta ändamål. Att ett lufttrafikföretag har beviljats en ankomst- eller avgångstid vid en flygplats innebär att lufttrafikföretaget får använda hela den infrastruktur som behövs för en flygning vid en viss tidpunkt (rullbanor, taxibanor, uppställningsplatser och, när det gäller passagerarflygningar, terminaler). Beroende på flygplatsens egenskaper kan tilldelning av ankomst- och avgångstider vara nödvändig vid vissa tidpunkter på dagen eller under vissa perioder med hög belastning. Syftet är att säkerställa att tillgång till överbelastade flygplatser organiseras enligt rättvisa, icke-diskriminerande och öppna regler för tilldelning av ankomst- och avgångstider för start och landning, för att möjliggöra ett optimalt utnyttjande av flygplatsernas kapacitet och för att skapa förutsättningar för sund konkurrens.
2. Europeiska gemenskapen antog rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (nedan kallad *förordningen om ankomst- och avgångstider*) 1993 och ändrade den i flera viktiga avseenden under 2004. Den civila luftfarten är till sin natur en global verksamhet, men den omfattas också av lokala föreskrifter. Därför är det viktigt att notera att fördelningen av ankomst- och avgångstider fungerar på olika sätt i olika delar av världen. I Europa bygger förordningen om ankomst- och avgångstider på de globala riktlinjer som formulerats av IATA (*International Air Transport Association*).
3. Huvuddragen i det nuvarande systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider är följande: Medlemsstaterna ska utse en flygplats som samordnad om en grundlig kapacitetsanalys visar att kapaciteten vid den aktuella flygplatsen är klart otillräcklig¹. I ett andra steg utser medlemsstaten en samordnare för flygplatsen. Samordnaren ansvarar för fördelning av ankomst- och avgångstider och är skyldig att agera på ett oberoende, opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt.
4. Ankomst- och avgångstider fördelas för tidtabellssäsongen för sommaren eller för vintern. Om ett lufttrafikföretag har utnyttjat en serie av ankomst- och avgångstider² under minst 80 % av tiden under en säsong, får det rätt till samma serie av ankomst-

¹ Flygplatser som riskerar att drabbas av överbelastning endast under vissa perioder klassificeras som tidtabellsanpassade flygplatser. Vid dessa flygplatser bygger förfarandet på ett frivilligt samarbete mellan lufttrafikföretagen. En tidtabellsjusterare utses för att underlätta verksamheten för lufttrafikföretagen.

² Enligt artikel 2 k i förordningen om av ankomst- och avgångstider är en "serie av ankomst- och avgångstider" "minst fem ankomst- och avgångstider för en och samma tid och veckodag under en tidtabellperiod, tilldelade enligt begäran eller, om detta inte är möjligt, tilldelade för ungefär den begärda tiden".

och avgångstider under nästa motsvarande säsong ("historiska ankomst- och avgångstider", "hävdvunna rättigheter" eller "80-20-regeln"). Om tröskelvärdet inte uppnås återgår ankomst- och avgångstiderna till ankomst- och avgångstidsreserven så att de kan tilldelas på nytt. 50 % av dessa ankomst- och avgångstider tilldelas först och främst nytillträdande lufttrafikföretag³.

5. För närvarande finns det 89 fullständigt samordnade flygplatser i länder där förordningen om ankomst- och avgångstider är tillämplig (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt Schweiz). Av dessa flygplatser är 62 samordnade under hela året och 27 på säsongsbasis. Vid vissa av dessa flygplatser, t.ex. London Heathrow och Paris Orly, överskrider efterfrågan kapaciteten vid alla tidpunkter under året. Vid andra flygplatser är kapaciteten begränsad under vissa perioder med hög trafikbelastning. 18 medlemsstater har minst en samordnad flygplats och måste därför utse en samordnare.

1.2. Motiv och syfte

6. Genomförandet av förordningen om ankomst- och avgångstider har i betydande grad förbättrat fördelningen av ankomst- och avgångstider vid överbelastade europeiska flygplatser när det gäller neutralitet och öppenhet i förfarandet. Den har också bidragit stort till inrättandet av den inre luftfartsmarknaden. Förordningen om ankomst- och avgångstider infördes vid en tidpunkt då den europeiska marknaden för lufttransporter fortfarande dominerades av ett litet antal traditionella nationella lufttrafikföretag. Idag finns det emellertid mycket mer konkurrens. Sedan 1992 har antalet flygförbindelser inom EU mer än fördubblats, och långdistansflygningarna som avgår från europeiska flygplatser har ökat med 150 %. 1992 utnyttjades bara 93 flygförbindelser i Europa av fler än två lufttrafikföretag. Det fanns 479 sådana flygförbindelser 2010. Det är tveksamt om dessa framsteg skulle ha kunnat uppnås utan ett system som garanterar att ankomst- och avgångstiderna vid överbelastade flygplatser fördelas utan varje form av otillbörlig påverkan från offentliga myndigheter, nationella lufttrafikföretag eller flygplatser.
7. Som Eurocontrol och ACI Europe⁴ har påpekat är överbelastning vid flygplatser en av de viktigaste utmaningarna för Europa. Enligt Eurocontrols långsiktiga prognoser som offentliggjordes i december 2010⁵ kommer minst 10 % av efterfrågan på lufttrafik inte att kunna tillgodoses år 2030, även med beaktande av hittills planerade infrastrukturförbättringar, till följd av kapacitetsbrist. Den konsekvensanalys som åtföljer detta förslag visar att det vid EU:s mest trafikerade flygplatser är osannolikt att nuvarande situation kommer att förbättras, även med beaktande av planerade kapacitetsförstärkningar⁶.
8. Mot bakgrund av kapacitetsbristen vid kritiska flygplatser och återverkningarna på EU-medborgarnas rörlighet, förefaller den självklara lösningen vara att anlägga nya

³ Enligt artikel 2 b i förordningen om ankomst- och avgångstider är ett nytillträdande lufttrafikföretag ett lufttrafikföretag med endast en begränsad närvaro på en flygplats.

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

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. Siffrorna i Eurocontrols rapport avser endast flygrörelser enligt IFR (instrumentflygregler).

⁶ Se tabell 1, "Prognos för överbelastning vid flygplatser", konsekvensanalysen som åtföljer detta förslag, s. 17.

banor och ny flygplatsinfrastruktur. Emellertid är infrastrukturens inverkan på miljö och fysisk planering en källa till växande oro. Dessutom bekräftar den nuvarande ekonomiska krisen vikten av att säkerställa långsiktig hållbarhet i budgetar. För att komma till rätta med överbelastningen bör vi hitta mer effektiva och ekonomiska lösningar än att utöka den fysiska infrastrukturen.

9. Det står klart att en mekanism för fördelning av ankomst- och avgångstider inte kan skapa ytterligare kapacitet. Dessutom kan fördelningen av ankomst- och avgångstider inte lösa de många problem som genereras av kapacitetsbrist: Hur ska vi exempelvis säkerställa lämpliga flygförbindelser till Europas regioner från flygplatser med begränsad kapacitet? Och hur ska vi förbättra förbindelserna mellan överbelastade storflygplatser och alla regioner i världen? En vidareutveckling av systemen för fördelning av ankomst- och avgångstider kommer aldrig att göra det möjligt att tillgodose dessa viktiga behov. Systemen kan dock utgöra ett effektivt verktyg för förvaltningen av den begränsade kapaciteten.
10. Därför är det nödvändigt att se över förordningen om ankomst- och avgångstider för att avgöra i vilken utsträckning den kan förbättras i syfte att matcha kapaciteten med efterfrågan på lufttransport inom alla sektorer (långdistansflygningar, regionala förbindelser, fraktflyg etc.). Betydelsen av fördelningen av ankomst- och avgångstider för inrättandet av en integrerad och effektiv marknad för ett gemensamt europeiskt transportområde erkänns i den vitbok om transporter som offentliggjordes i mars 2011. Vitboken är en del av det flaggskeppsinitiativ för ett resurseffektivt Europa som inletts inom ramen för Europa 2020-strategin. Därför har kommissionen omsorgsfullt övervägt införandet av marknadsbaserade mekanismer för att hantera utnyttjandet av ankomst- och avgångstider vid flygplatser. Om marknadsaktörerna (flygbolagen) erbjuds incitament och fördelar som kan påverka deras beteende positivt, kan den tillgängliga begränsade kapaciteten utnyttjas av de aktörer som kan få ut mest ekonomisk nytta av den. En mer rationell användning av den begränsade tillgängliga kapaciteten skulle således vara möjlig utan att man bygger ut den existerande fysiska kapaciteten.
11. En sådan marknad för ankomst- och avgångstider (i form av en andrahandsmarknad) har varit i drift under en tid vid brittiska flygplatser, vilket kommissionen uppmärksammade i ett meddelande från 2008⁷. Således har ankomst- och avgångstider vid flygplatsen London Heathrow bytt innehavare för höga priser: I mars 2008 spreds allmänt uppgifter om att Continental Airlines hade betalat 209 miljoner US-dollar (143 miljoner euro med dåvarande växelkurs) för fyra par av ankomst- och avgångstider på Heathrow.
12. På senare år har man i ökad omfattning uppmärksammat behovet av att förstärka prestandan för luftfartssystemet på europeisk nivå. Ändringarna i flygledningstjänsten i Europa sedan 2009, som ett led i initiativet för ett ”gemensamt europeiskt luftrum”, vittnar om det faktum att systemet i vissa avseenden förvaltas bättre på europeisk eller regional nivå. Detta konstateras bl.a. genom inrättandet av funktionella luftrumsblock och förstärkningen av centrala funktioner såsom nätverkshanteringen. På grund av karaktären hos nätverket, som omfattar både punkt-till-punkt-förbindelser och förbindelser som grundas på knutpunkter, är det

⁷ KOM(2008) 227.

inte möjligt att undvika att problem i en del av nätverket (t.ex. nedläggning av en viktig knutpunkt) får återverkningar på andra delar av nätverket. Detta blir ännu tydligare när väsentliga delar av nätet drivs med maximalt eller nästan maximalt kapacitetsutnyttjande, vilket minskar den tillgängliga marginalen för, exempelvis, mottagning av omdirigerade flygningar. Följaktligen innebär en förbättring av prestandan i det europeiska systemet också en förbättring av systemets förmåga att motstå kriser.

1.3. Syfte

13. Det övergripande syftet är att garantera optimal fördelning och optimalt utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid de överbelastade flygplatserna. De särskilda syftena är följande:

- (1) Förstärka mekanismerna för fördelning och utnyttjande av ankomst- och avgångstider och garantera en effektiv tillämpning av dessa, och
- (2) Främja en sund konkurrens och stimulera konkurrensen mellan operatörerna.

1.4. Gällande bestämmelser

14. Förslaget avser en ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. Det finns inga andra bestämmelser som direkt behandlar ankomst- och avgångstider.

1.5. Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

15. Detta initiativ är en av de åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av det gemensamma europeiska transportområde som beskrivs i kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* [KOM(2011) 144]. Det är också en del av åtgärderna i "flygplatspaketet", som betecknas som ett strategiskt initiativ i kommissionens arbetsprogram för år 2011 [KOM(2010) 623] när det gäller att utnyttja den inre marknadens tillväxtpotential.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

2.1. Samråd med berörda parter

16. Efter ett första samråd med berörda parter under 2007, och efter antagandet av meddelandena från 2007 (KOM(2007) 704) och 2008 (KOM(2008) 227), inledde kommissionen i september 2010 ett omfattande offentligt samråd på Internet för att utvärdera den nuvarande tillämpningen av förordningen och för att få berörda parter att lämna synpunkter på en detaljerad förteckning över de åtgärder som skulle kunna vidtas i samband med en revidering av förordningen. En andra hearing med berörda parter anordnades den 29 november 2010, med deltagande av 16 medlemsstater och företrädare för de olika berörda intressenterna.

17. En sammanfattning av svaren från samrådet har offentliggjorts på kommissionens webbplats⁸. Lufttrafikföretagen är i stort sett nöjda med tillämpningen av förordningen om fördelning av ankomst- och avgångstider i dess nuvarande version. Således önskar majoriteten av synpunktslämnarna att inga ändringar ska göras. Det faktum att systemet för tilldelning av ankomst- och avgångstider i praktiken reglerar tillträdet till några av de mest efterfrågade flygplatserna i världen förklarar frågans känslighet, särskilt för flygbolagen. Flera flygbolag betonar att den viktigaste frågan är bristen på flygplatskapacitet, något som en ändring av förordningen om ankomst- och avgångstider inte skulle åtgärda.
18. Flygplatserna och flygplatssammanslutningarna upplever i högre grad att en förändring är nödvändig, och de har därför en tendens att se fördelar med de lösningar som förts fram under samrådet. Detta gäller även, om än i mindre utsträckning, samordnare av ankomst- och avgångstider. Det finns fler meningsskiljaktigheter mellan medlemsstaterna och mellan övriga uppgiftslämnare, även om dessa berörda parter i allmänhet stöder en ändring av förordningen om ankomst- och avgångstider.

2.2. Extern experthjälp

19. Kontinuerlig övervakning av förordningens tillämpning, från kommissionens sida, har åtföljts av flera externa undersökningar. Resultaten av dessa undersökningar är tillgängliga på kommissionens webbplats⁹. Bland annat beslutade kommissionen under 2010 att genomföra en grundlig analys av situationen för perioden 2006–2010¹⁰. Enligt slutsatserna i denna studie förhindras ett effektivt utnyttjande av flygplatskapacitet i Europa för närvarande av en rad problem.

2.3. Konsekvensanalys

20. I konsekvensanalysen finns en översikt över de olika lösningar som har övervägts. Innehållet i de tre åtgärds paketerna kan sammanfattas enligt följande.
21. Det första paketet innehåller åtgärder för att förbättra effektiviteten vid fördelning och utnyttjande av ankomst- och avgångstider, utan att ändra systemets administrativa natur. Nuvarande system förbättras på en rad punkter, men ingen marknadsbaserad mekanism införs. På grund av den begränsade räckvidden för detta paket är de beräknade vinsterna relativt blygsamma: En genomsnittlig årlig ökning på 0,4 % av antalet beförade passagerare.
22. Det andra paketet omfattar de element som ingår i det första paket plus ytterligare ett antal element, inbegripet marknadsbaserade mekanismer (i paketet föreskrivs uttryckligen en möjlighet att inrätta en andrahandsmarknad för ankomst- och

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Sammanfattningen finns med i punkt 8 i utredningen om möjliga ändringar av förordningen om ankomst- och avgångstider (Steer Davies Gleave, 2011).

⁹ Några exempel på detta är följande: National Economic Research Associates (NERA), en studie för att bedöma effekterna av olika fördelningssystem för ankomst- och avgångstider, 2004, och Mott MacDonald, en studie om konsekvenserna av införandet av andrahandshandel vid gemenskapens flygplatser, 2006. Alla de ovannämnda studierna finns på följande webbplats: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ Se den studie av Steer Davies Gleave som nämns i fotnot 8.

avgångstider inom hela EU). Det omfattar också flera konkurrensfrämjande förslag, exempelvis en revidering av bestämmelsen om nytillträdande lufttrafikföretag och något striktare kriterier för beviljande av prioriterad tilldelning av en ankomst- eller avgångstid under följande säsong (*hävdivunna rättigheter*). För perioden 2012–2025 har man beräknat att paketet bör möjliggöra en genomsnittlig årlig ökning på 1,6 % (eller 23,8 miljoner euro) i antal befordrade passagerare, en ekonomisk nettovinst på 5,3 miljarder euro samt en betydande sysselsättningsökning (upp till 62 000 heltidsanställningar).

23. Detta paket riskerar att medföra negativa miljöeffekter eftersom koldioxidutsläppen kommer att öka på grund av ett större antal flygningar. Med tanke på att de luftfartsrelaterade koldioxidutsläppen kommer att medräknas i EU:s allmänna system för handel med utsläppsrätter från 2012, bör denna serie av åtgärder emellertid inte medföra en ökning av de sammanlagda koldioxidutsläppen. Eftersom den befintliga kapaciteten skulle användas mer intensivt, skulle man dessutom undvika miljökonsekvenser till följd av en kapacitetsutbyggnad.
24. Det tredje paketet omfattar alla element i det andra paketet, men vidareutvecklar den marknadsbaserade mekanismen genom att dra tillbaka ”hävdivunna” eller ”historiska” ankomst- och avgångstider och genom att auktionera ut dem. Detta paket skulle möjliggöra en ökning av antalet flygpassagerare med 1,9–2 %, vilket motsvarar ytterligare 27,3–28,7 miljoner passagerare per år. Eftersom det rör sig om en åtgärd som aldrig tidigare genomförts måste emellertid de potentiellt positiva effekterna vägas mot risken, för flygbolagen, att driftskostnaderna ökar betydande till följd av tidtabellsstörningar och den knutpunktsbaserade affärsmodell som bygger på en bred portfölj av ankomst- och avgångstider vid överbelastade flygplatser. Därför skulle detta paket leda till mindre betydande ekonomiska fördelar – mellan 2,8 och 5 miljarder euro.
25. Mot bakgrund av utvärderingen av de olika åtgärdsalternativen på grundval av kriterier för effektivitet, ändamålsenlighet och konsekvens rekommenderas genomförande av det andra paketet eftersom dess fördelar skulle vara avsevärt högre än de kostnader som uppstår.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1. Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

3.1.1. Införande av möjligheten att använda andrahandshandel för ankomst- och avgångstider samt förstärkning av konkurrensen

26. För att uppmuntra ökad rörlighet för ankomst- och avgångstider ger förslaget uttryckligen lufttrafikföretagen rätt att köpa och sälja ankomst- och avgångstider. En förbättrad rörlighet för ankomst- och avgångstider kommer att hjälpa flygbolagen att anpassa sina portföljer till sina planeringsbehov. Förordningen om ankomst- och avgångstider godkänner redan idag byte av ankomst- och avgångstider mellan flygbolag. I många fall handlar det om att byta en ankomst- eller avgångstid som är tillgänglig vid en eftersökt tidpunkt på dygnet mot en ”skräptid”, dvs. en ankomst- eller avgångstid som infaller sent på kvällen eller tidigt på eftermiddagen och som därför inte är särskilt användbar. Efter genomförd transaktion återförs ”skräptiden”, som endast hade ett bytesvärde, till reserven. Enligt den nuvarande förordningen är

överföringar av ankomst- och avgångstider tillåtna endast i ett mycket begränsat antal fall.

27. Den gällande bestämmelsen om nyttillträdande lufttrafikföretag, vilken ger företräde till lufttrafikföretag som endast har få ankomst- och avgångstider vid en samordnad flygplats, har hittills inte gett förväntade resultat. I allmänhet måste en stark konkurrent som kommer till en viss flygplats bygga upp en livskraftig portfölj med ankomst- och avgångstider för att kunna konkurrera effektivt med det dominerande lufttrafikföretaget vid den flygplatsen (vanligen det "nationella" lufttrafikföretaget). Enligt nuvarande regler hamnar flygbolagen snabbt utanför definitionen av "nyttillträdande lufttrafikföretag" på en flygplats, även om de förfogar över endast få ankomst- och avgångstider. Därför föreslås en utvidgning av definitionen av "nyttillträdande lufttrafikföretag" för att underlätta framväxten av seriösa konkurrenter och minska den segmentering av driftsplanerna som uppstår när ankomst- och avgångstider fördelas mellan ett större antal flygbolag som inte är i stånd att utnyttja dem så att de varaktigt kan konkurrera med de dominerande lufttrafikföretagen.

3.1.2. Öka öppenheten i förfarandet för tilldelning av ankomst- och avgångstider och förstärka oberoendet för samordnare av ankomst- och avgångstider

28. Förslaget innehåller flera bestämmelser som syftar till att garantera att förfarandet för tilldelning av ankomst- och avgångstider har en tillräcklig grad av öppenhet. Detta är viktigt inte bara för flygbolag som utnyttjar ankomst- och avgångstiderna, utan också för de offentliga myndigheter som ansvarar för regelgivande funktioner. Detta blir ännu viktigare i ett system där andrahandshandel är tillåten.
29. Förslaget kommer att möjliggöra strängare kriterier för samordnarnas oberoende i förhållande till alla berörda parter. Dessutom förespråkar förslaget ett förstärkt samarbete mellan samordnarna genom utveckling, till en början, av gemensamma projekt som omfattar exempelvis utveckling av gemensam programvara för fördelning av ankomst- och avgångstider, och kanske även en omgruppering av samordningsverksamhet för flygplatser som är belägna i olika medlemsstater. På grundval av de framsteg som gjorts kommer kommissionen så småningom att kunna föreslå att det inrättas en europeisk samordnare som ska ansvara för fördelning av ankomst- och avgångstider vid alla flygplatser i unionen.

3.1.3. Integrering av systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider med ett reformerat europeiskt system för flygledningstjänst (det gemensamma europeiska luftrummet)

30. Förslaget syftar till att ge ett viktigt bidrag till att stärka förvaltningen av flygtransportnätet på europeisk nivå genom att knyta den ansvarige för det europeiska nätverket till förfarandet för fördelning av ankomst- och avgångstider. Kommissionen kan således begära att en kapacitetsanalys utförs för en flygplats om den nätverksansvarige anser det nödvändigt för att säkerställa samstämmigheten med flygplatsens driftsplan (vilket redan föreskrivs i förordningen om inrättande av den nätverksansvarige). Denna kapacitetsanalys bör genomföras i enlighet med standarder som godkänts på europeisk nivå. Kommissionen kommer att kunna utfärda rekommendationer till medlemsstaten beträffande kapacitetsbedömningen om nätverksförvaltaren bedömer att nätverkets driftsbehov inte har beaktats fullt ut.

Syftet med dessa rekommendationer skulle vara att göra det möjligt för medlemsstaten att ta hänsyn till utvecklingen av det europeiska nätverket och att öka medvetenheten om konsekvenserna av utvärderingen av flygplatskapacitet i hela nätverket, till exempel i fråga om förseningar.

31. I förslaget införs också en ny flygplatskategori: ”flygplats som ingår i nätverket”. Sådana flygplatser inte är samordnade, men de betraktas som viktiga eftersom de skulle kunna erbjuda alternativa lösningar vid nätverksstörningar. Därför föreslås i förslaget att samordnarna ska samla in information om verksamheten vid dessa flygplatser.

3.1.4. *Ändring av ”80-20-regeln” och av definitionen av en serie av ankomst- och avgångstider samt användning av systemet för flygplatsavgifter för att motverka sent återställande av ankomst- och avgångstider till reserven*

32. För att bidra till att säkerställa att befintlig kapacitet används optimalt innehåller förslaget några ändringar av kriterierna för utnyttjande av ankomst- och avgångstider på flygplatserna vad gäller beviljandet av ”hävdvunna rättigheter”. För att ett flygbolag ska prioriteras för tilldelningen av en ankomst- eller avgångstid under nästa motsvarande tidtabellsperiod måste det ha utnyttjat minst 85 % av den tilldelade serien av ankomst- och avgångstider (istället för 80 % enligt nuvarande regler).
33. Dessutom har minimilängden för en serie (dvs. det minsta antal ankomst- och avgångstider som krävs per vecka för prioriterad tilldelning för nästa motsvarande säsong) ökat från 5 till 15 för sommarsäsongen och 10 för vintersäsongen. En ökning av minimilängden för serien av ankomst- och avgångstider kommer att minska segmenteringen i strukturen för ankomst- och avgångstider vid en flygplats, eftersom korta serier som är lämpliga för hävdvunna rättigheter kan förhindra att längre serier utnyttjas av andra flygbolag. Undantag medges för vissa typer av trafik (*charter*) för att man ska kunna ta hänsyn till regionala flygplatsers egenskaper.
34. För att garantera att ankomst- och avgångstider som reserverats före början av en tidtabellssäsong utnyttjas effektivt i enlighet med ett flygbolags planering, skulle förslaget tillåta flygplatserna att använda systemet för flygplatsavgifter för att avskräcka lufttrafikföretagen från sent återställande av ankomst- och avgångstider till reserven. När flygplatskapacitet reserveras utan att användas genereras en kostnad som för närvarande betalas av lufttrafikföretagen. Förslaget uppmuntrar flygplatsens ledningsenhet att införa ett system för flygplatsavgifter som motverkar beteenden som leder till ett mindre effektivt utnyttjande av flygplatskapacitet.

3.2. *Bestämmelser som inte ändras*

35. Följande bestämmelser övertas från nuvarande förordning utan betydande ändringar: artikel 2 a, b, i, e, g, k, l, o och p; artikel 3.1, 3.2, 3.4 och 3.6; artikel 4.1 andra stycket och artikel 4.5; artikel 5.3 a och d och artikel 5.4, 5.5 och 5.6; artikel 6.3 a, b och c; artikel 8.1 a, i, ii, iii och v och artikel 8.1 c; artikel 9.3, 9.6, 9.7 och 9.9; artikel 10.1, 10.5 a i och iii och artikel 10.5 c och d och artikel 10.6; artikel 12; artikel 13.2 andra stycket b och c, artikel 13.3 första och andra stycket; artikel 16.1 och 16.5; artikel 19; artikel 21.2; artikel 21.2.

3.3. Rättslig grund

Artikel 91 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3.4. Subsidiaritetsprincipen

36. Subsidiaritetsprincipen gäller utom där förslaget avser ett område där EU är ensam behörig. Förslagets mål kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna av följande skäl: Harmoniseringen av villkoren för tillträde till EU:s överbelastade flygplatser är fortfarande nödvändig för att undvika att konflikter mellan olika nationella arbetssätt inte skapar hinder på luftfartsmarknaden. Därför kräver de problem som rör tillträde till överbelastade flygplatser en lösning på europeisk nivå.
37. Målet att säkerställa den inre luftfartsmarknadens funktion genom att minska de hinder för handel inom EU som beror på skillnader mellan nationella standarder eller arbetssätt skulle inte kunna uppnås helt av medlemsstaterna. Därför, i linje med subsidiaritetsprincipen och med tanke på problemets omfattning och verkningar, krävs åtgärder på EU-nivå.
38. De europeiska reglerna för fördelning av ankomst- och avgångstider är ett väsentligt komplement till den europeiska lagstiftning som ligger till grund för den inre luftfartsmarknaden. Ett rättvist, öppet och icke-diskriminerande system för kapacitetsfördelning vid de flygplatser där efterfrågan överstiger tillgången är avgörande för att man ska kunna ge form åt europeiska lufttrafikföretags frihet, i enlighet med tillämplig EU-lagstiftning, att tillhandahålla lufttrafiktjänster inom EU.
39. Förslaget är därmed förenligt med subsidiaritetsprincipen.

3.5. Proportionalitetsprincipen

40. De ytterligare begränsningarna för ekonomiska aktörer, samordnare av ankomst- och avgångstider och de nationella myndigheterna är begränsade till vad som är nödvändigt för att säkerställa ett icke-diskriminerande förfarande för fördelning av ankomst- och avgångstider och en optimal fördelning av begränsad kapacitet vid de mest överbelastade flygplatserna i Europa.

3.6. Val av regleringsform

41. Förslaget instrument: förordning.
42. Det rättsliga instrumentet bör ha allmän räckvidd. Det innehåller ett antal skyldigheter som är direkt tillämpliga för flygplatssamordnare, lufttrafikföretag, ledningsenheter vid flygplatser, ledningsenheter för luftrumsförvaltning i Europa och kommissionen. Därför är den lämpligaste regleringsformen en förordning, eftersom alternativa lösningar inte skulle göra det möjligt att uppnå de eftersträlvade målen.

4. BUDGETKONSEKVENSER

43. Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGT

5.1. *Förenklingar*

44. Förslaget innebär en förenkling av lagstiftningen eftersom det är en omarbetning av förordningen om ankomst- och avgångstider för att införliva befintliga ändringar av förordningen och ändringarna i föreliggande förslag i ett enda instrument.

5.2. *Upphävande av gällande lagstiftning*

45. Antagandet av förslaget kommer att leda till upphävande av den nu gällande förordningen om ankomst- och avgångstider.

5.3. *Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)*

46. Förslaget till rättsakten berör ett område av intresse för EES och bör därför omfatta även det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

 95/93 (anpassad)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens
 Europeiska unionens  flygplatser**

(Omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
 DENNA FÖRORDNING

med beaktande av  fördraget om Europeiska unionens funktionssätt  ~~Fördraget om
 upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen~~, särskilt artikel  100.2  ~~84.2 i
 detta~~,

med beaktande av kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

 ny

- (1) Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser¹³ har ändrats

¹¹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹² EUT C [...], [...], s. [...].

¹³ EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

flera gånger på ett väsentligt sätt¹⁴. Med anledning av nya förestående ändringar bör den nämnda förordningen av tydlighetsskäl omarbetas.

- (2) Förordning (EEG) nr 95/93 har bidragit på ett avgörande sätt till förverkligandet av den inre luftfartsmarknaden och till utvecklingen av förbindelserna mellan Europeiska unionen, dess medlemsstater och tredjeländer genom att garantera tillträde till unionens överbelastade flygplatser enligt neutrala, genomblickbara och icke-diskriminerande regler.

↓ 95/93 skäl 1 (anpassad)

- (3) ☒ Emellertid finns det en ☒ ~~Som ett resultat av den~~ allt större obalansen mellan luftfartens tillväxt i Europa och tillgången på ~~lämplig~~ ☒ viss ☒ infrastruktur vid flygplatserna för att kunna ta emot denna efterfrågan. ☒ Därför ☒ blir allt fler flygplatser i ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ överbelastade.

↓ ny

- (4) Det system för tilldelning av ankomst- och avgångstider som inrättades 1993 säkerställer inte optimal tilldelning och optimalt utnyttjande av ankomst- och avgångstiderna och därmed flygplatskapaciteten. Mot bakgrund av en ökande överbelastning på flygplatserna och den begränsade utvecklingen av nya, större flygplatsinfrastrukturer, utgör ankomst- och avgångstiderna en knapp resurs. Tillgången på sådana resurser är av avgörande betydelse för tillhandahållandet av lufttransporttjänster och för upprätthållandet av en effektiv konkurrens. Därför kan tilldelningen och utnyttjandet av ankomst- och avgångstider göras mer effektiva genom införandet av marknadsmekanismer, genom garantier för att outnyttjade ankomst- och avgångstider ställs till intresserade operatörers förfogande så tidigt som möjligt och på ett öppet sätt och genom en förstärkning av grundprinciperna i systemet, såväl i fråga om fördelningen och förvaltningen som i fråga om utnyttjandet av ankomst- och avgångstiderna. Även om historiska ankomst- och avgångstider tillgodoser lufttrafikföretagens behov av stabila tidtabeller skulle det samtidigt, i samband med den framtida utvärderingen av tillämpningen av denna förordning, kunna övervägas att gradvis införa andra marknadsmekanismer, t.ex. tillbakadragande av historiska ankomst- och avgångstider och utaktionering av dessa.

- (5) Det är således nödvändigt att ändra systemet för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser.

¹⁴

Se bilaga I.

↓ 95/93 skäl 2 (anpassad)

- (6) Fördelningen av ankomst- och avgångstider vid överbelastade flygplatser bör ☒ även i fortsättningen ☒ baseras på neutrala, genomblickbara och icke-diskriminerande regler.

↓ ny

- (7) Det nuvarande systemet för tilldelning av ankomst- och avgångstider bör anpassas till utvecklingen av marknadsmekanismer som används vid vissa flygplatser för överföring eller byte av ankomst- och avgångstider. I sitt meddelande till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om tillämpningen av förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser¹⁵ åtog sig kommissionen att lägga fram ett lämpligt förslag om det visar sig vara nödvändigt, av konkurrensskäl eller andra skäl, att se över den gällande lagstiftningen.
- (8) Erfarenheten visar att andrahandshandeln med ankomst- och avgångstider, dvs. byte av ankomst- och avgångstider mot ekonomisk ersättning eller ersättning av annat slag, inte omfattas av någon enhetlig och sammanhängande rättslig ram som ger garantier för öppenhet och bevarande av konkurrensen. Det är således nödvändigt att inrätta en ram för andrahandshandeln med ankomst- och avgångstider i Europeiska unionen.

↓ 95/93 skäl 6

⇒ ny

- (9) För att säkerställa en objektiv fördelning av ankomst- och avgångstider är det nödvändigt att informationen är genomblickbar. ⇒ Det är nödvändigt att förstärka denna genomblickbarhet och att ta hänsyn till tekniska framsteg. ⇐

↓ 95/93 skäl 10 (anpassad)

⇒ ny

- (10) Det bör finnas bestämmelser som ger utrymme för nytillträdande lufttrafikföretag på ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ marknad. ⇒ Erfarenheten visar att den nuvarande definitionen av nytillträdande lufttrafikföretag inte till fullo har kunnat främja konkurrensen, och att den därför bör ändras på lämpligt sätt. Därutöver är det nödvändigt att bekämpa missbruk, genom att begränsa ett lufttrafikföretags möjligheter att få ställning som nytillträdande lufttrafikföretag om det, tillsammans med sitt moderföretag, sina egna dotterbolag eller sitt moderbolags dotterbolag, innehar mer än 10 % av alla tilldelade ankomst- och avgångstider den aktuella dagen vid en viss flygplats. Vidare bör ett lufttrafikföretag inte betraktas som ett

¹⁵

KOM(2008) 227.

nyttillträdande lufttrafikföretag om det har överfört ankomst- och avgångstider som det har fått i egenskap av nyttillträdande lufttrafikföretag för att på nytt kunna åberopa denna ställning. ↩

↓ ny

- (11) Det företräde som beviljats ett lufttrafikföretag som begärt att det ska tilldelas en serie av ankomst- och avgångstider vid en flygplats för en regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan den flygplatsen och en regional flygplats bör upphävas, i den mån som denna situation redan omfattas av det företräde som beviljats ett lufttrafikföretag som begärt att det ska tilldelas en serie av ankomst- och avgångstider för en regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan två flygplatser i unionen.
-

↓ 95/93 skäl 12 (anpassad)

- (12) Det är även ~~nödvändigt~~ ☒ lämpligt ☒ att undvika situationer där en brist på tillgängliga ankomst- och avgångstider medför att vinsterna med liberalisering sprids ojämnt och konkurrensen snedvrids.
-

↓ ny

- (13) De framsteg som uppnåtts i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet har haft en stor inverkan på processen för tilldelning av ankomst- och avgångstider. Införandet av prestationsplaner, enligt vilka flygplatserna, leverantörerna av flygtrafiktjänster och luftrumsanvändarna omfattas av regler för prestationsövervakning och prestationsförbättring, och nätverksförvaltningsfunktionen, som är baserad på inrättandet av ett europeiskt flygvägsnät och en central flygledningstjänst, nödvändiggör en aktualisering av reglerna för tilldelning av ankomst- och avgångstider. Det är därför nödvändigt att inrätta en lämplig ram som gör det möjligt att involvera nätverksförvaltaren, organet för prestationsgranskning och nationella tillsynsmyndigheter i förfarandet för fastställande av flygplatskapaciteten och samordningsparametrarna. En ny kategori av flygplatser av intresse för detta nätverk bör också skapas för att göra det möjligt för nätverket att reagera bättre i krissituationer.
- (14) En bättre överensstämmelse mellan färdplanerna och ankomst- och avgångstiderna bör säkerställas i syfte att bättre utnyttja flygplatskapaciteten och förbättra flygningarnas punktlighet.

↓ 95/93 skäl 5 (anpassad)
⇒ ny

- (15) Den medlemsstat som är ansvarig för den ☒ tidtabellsanpassade eller ☒ samordnade flygplatsen ska säkerställa att en ☒ tidtabellsanpassare eller en ☒ samordnare utses, vars neutralitet är oomstridd. ⇒ Därför bör samordnarnas roll förstärkas. Således bör det föreskrivas att samordnaren ska vara oberoende i juridisk mening och med avseende på organisation, beslutsfattande och finansiering i förhållande till alla berörda parter, medlemsstaten och de organ som är beroende av den staten. För att undvika att samordnarens verksamhet påverkas av resursbrist i fråga om personal, teknik eller finansiering, eller i fråga om expertis, bör medlemsstaten se till att samordnaren förses med resurser som gör det möjligt för samordnaren att fullgöra sina uppgifter. ⇐

↓ ny

- (16) Lufttrafikföretagen bör åläggas ytterligare skyldigheter vad gäller tillhandahållande av information till samordnaren. Ytterligare påföljder bör föreskrivas för de fall då information inte tillhandahålls eller om felaktig eller missvisande information tillhandahålls. För de flygplatser som ingår i nätverket bör lufttrafikföretagen ha skyldighet att överlämna sina planer för flygtrafiken eller annan relevant information som begärs av samordnaren eller tidtabellsanpassaren.
- (17) Unionen bör underlätta samarbetet mellan samordnarna och tidtabellsanpassarna så att de får möjlighet att utbyta god praxis med sikte på att, i sinom tid, inrätta en europeisk samordnare.

↓ 95/93 skäl 4 (anpassad)

- (18) ~~I syfte att underlätta driften är det i vissa fall önskvärt att en medlemsstat kan ange~~ En flygplats ☒ får ges status ☒ som samordnad, under förutsättning att principerna om genomblickbarhet, neutralitet och icke-diskriminering följs ☒ och på de villkor som anges i denna förordning ☒ .

↓ 95/93 skäl 3 (anpassad)
⇒ ny

- (19) ~~Kravet på neutralitet tillgodoses bäst om~~ Beslutet att samordna en flygplats ☒ bör ☒ tas av den medlemsstat som är ansvarig för flygplatsen ~~och beslutet baseras på grundval av objektiva kriterier.~~ ⇒ Mot bakgrund av de framsteg som uppnåtts i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och i nätverksförvaltarfunktionen är det lämpligt att närma metoderna för utvärdering av flygplatskapacitet till varandra för att säkerställa bättre funktion hos det europeiska nätverket för flygledningstjänsten. ⇐

↓ ny

- (20) Det är nödvändigt att fastställa det förfarande genom vilket en medlemsstat beslutar att ändra statusen för en samordnad flygplats eller en tidtabellsanpassad flygplats till en tidtabellsanpassad respektive oklassificerad flygplats.

↓ 95/93 skäl 7

~~De principer som styr det nuvarande systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider skulle kunna ligga till grund för denna förordning, under förutsättning att detta system utvecklas i överensstämmelse med utvecklingen av nya transportsystem i gemenskapen.~~

↓ ny

- (21) Giltighetstiden för en serie av ankomst- och avgångstider bör begränsas till den tidtabellsperiod för vilken serien beviljades. Företrädet för tilldelning av en serie av ankomst- och avgångstider, även historiska, bör ha sin grund i den tilldelning som görs av samordnaren eller i samordnarens bekräftelse.

↓ 95/93 skäl 8

~~Det är ett led i gemenskapspolitiken att främja konkurrensen och uppmuntra ett ökat tillträde till marknaden, i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen¹⁶. För att förverkliga dessa mål krävs ett starkt stöd till lufttrafikföretag som avser att börja med verksamhet på flyglinjer inom gemenskapen.~~

↓ 95/93 skäl 9

~~Det nuvarande systemet tar hänsyn till hävdvunna rättigheter.~~

↓ 95/93 skäl 11 (anpassad)

⇒ ny

- (22) Det är nödvändigt att ~~införa~~ ☒ bibehålla ☒ särskilda bestämmelser, under vissa begränsade omständigheter, för att upprätthålla lämplig inrikes lufttrafik till regioner i berörda medlemsstater ⇒ när allmän trafikplikt föreligger ⇐ .

¹⁶ EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.

- (23) Eftersom miljöaspekterna kan beaktas i samordningsparametrarna och eftersom den regionala förbindelsen till fullo kan säkerställas inom ramen för den allmänna trafikplikten, har erfarenheterna inte påvisat nyttan med lokala regler. Dessutom kan det inte uteslutas att sådana regler leder till diskriminering vid tilldelningen av ankomst- och avgångstider. Därför bör möjligheten att använda lokala regler begränsas. Alla tekniska, driftsmässiga, prestandarelaterade och miljömässiga begränsningar som ska tillämpas av samordnarna eller tidtabellsanpassarna bör definieras i samordningsparametrarna. Användningen av lokala regler inskränks således till övervakning av användningen av ankomst- och avgångstider och till möjligheten att minska längden på serien av ankomst- och avgångstider i de fall som anges i denna förordning. För att främja ett bättre utnyttjande av flygplatskapaciteten bör två grundprinciper förstärkas i tilldelningen av ankomst- och avgångstider: fastställandet av serien av ankomst- och avgångstider och beräkningen av historiska ankomst- och avgångstider. Samtidigt bör den flexibilitet som lufttrafikföretagen har fått regleras bättre för att undvika snedvridning vad beträffar tillämpningen av denna förordning i de olika medlemsstaterna. Därför bör ett bättre utnyttjande av flygplatskapaciteten främjas.
- (24) För att göra det möjligt för lufttrafikföretagen att anpassa sig till svåra krissituationer, exempelvis en markant trafiknedgång eller en ekonomisk kris som allvarligt påverkar lufttrafikföretagens verksamhet och som berör en väsentlig del av tidtabellsperioden, bör kommissionen ha möjlighet att vidta nödgärder för att säkerställa samstämmigheten i de åtgärder som ska vidtas vid de samordnade flygplatserna. Dessa åtgärder bör göra det möjligt för lufttrafikföretagen att bevara företrädet vid tilldelningen av samma serier för nästa tidtabellsperiod även om nyttjandegraden 85 % inte har uppnåtts.
- (25) Samordningskommitténs roll bör förstärkas på två områden. Å ena sidan bör nätverksförvaltaren, organet för prestationsgranskning och den nationella tillsynsmyndigheten uppmanas att följa kommitténs möten. Å andra sidan skulle det kunna ingå i samordningskommitténs uppgifter att lämna förslag eller ge råd till samordnaren och/eller medlemsstaten i alla frågor som rör flygplatsens kapacitet, i synnerhet vad gäller genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och funktionen hos det europeiska nätverket för flygledningstjänsten. Kommittén bör också kunna ge organet för prestationsgranskning och den nationella tillsynsmyndigheten råd om sambandet mellan samordningsparametrarna och de nyckelförandeindikatorer som föreslås för leverantörerna av flygtrafiktjänster.
- (26) Erfarenheten visar att ett betydande antal ankomst- och avgångstider återlämnas till reserven alltför sent för att kunna tilldelas på nytt på ett effektivt sätt. Flygplatsens ledningsorgan bör därför uppmuntras att använda systemet för flygplatsavgifter för att motverka den typen av beteende. Vid användningen av denna mekanism bör flygplatsens ledningsorgan emellertid inte avskräcka lufttrafikföretag från att träda in på marknaden eller från att utveckla tjänster.

↓ 95/93 skäl 13

~~Det är önskvärt att utnyttja existerande ankomst- och avgångstider på bästa sätt för att uppnå dessa mål.~~

↓ 95/93 skäl 14 (anpassad)

⇒ ny

(27) Det är önskvärt att tredje land erbjuder ☒ unionens ☒ ~~EG~~-lufttrafikföretag likvärdiga villkor.

↓ 95/93 skäl 15 (anpassad)

⇒ ny

(28) Tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning ☒ bör ☒ ~~skall~~ inte påverka tillämpningen av konkurrensreglerna i fördraget, särskilt artiklarna ☒ 101, 102 ☒ ~~och 106~~ ⇒ i detta.

↓ 95/93 skäl 16 (anpassad)

(29) ~~Den 2 december 1987 i London enades Spanien och Storbritannien om en ordning för utvidgat samarbete i fråga om utnyttjandet av flygplatsen i Gibraltar i form av en gemensam deklaration av de båda ländernas utrikesministrar. Denna ordning har ännu inte genomförts.~~ ☒ Ministeruttalandet om Gibaltars flygplats, som antogs i Córdoba den 18 september 2006 vid det första ministermötet i forumet för dialog om Gibraltar, kommer att ersätta den gemensamma förklaring om flygplatsen som gjordes i London den 2 december 1987, och full överensstämmelse med 2006 års uttalande kommer att betraktas som överensstämmelse med förklaringen från 1987. ☒

↓ ny

(30) Befogenheten att anta delegerade akter bör delegeras till kommissionen, i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, för att precisera metoderna för utarbetande av en analys av kapaciteten och efterfrågan. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå.

(31) När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, i god tid och på lämpligt sätt.

(32) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i

enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹⁷.

- (33) Granskningsförfarandet bör användas för antagandet av genomförandeakter avseende inrättandet av en europeisk samordnare, modellen för samordnarens och tidtabellsanpassarens årliga verksamhetsrapport och beslutet om att en eller flera medlemsstater bör vidta åtgärder för att komma till rätta med ett tredjelandss diskriminerande inställning gentemot EU-lufttrafikföretag.
- (34) Kommissionen bör anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter, i enlighet med granskningsförfarandet, när så krävs av tvingande och brådskande skäl i vederbörligen motiverade fall som rör nödvändigheten av att säkerställa att historiska ankomst- och avgångstider bevaras.

↓ 95/93 skäl 17

- (35) I utvärderingssyfte bör denna förordning ses över efter det att den varit i kraft en bestämd tid.

↓ ny

- (36) Med hänsyn till att målen för åtgärden – en mer homogen tillämpning av unionens lagstiftning om ankomst- och avgångstider – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och, på grund av betydelsen av luftfartens gränsöverskridande dimension, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

↓ 95/93 (anpassad)

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

✠ Räckvidd och definitioner ✠

Artikel 1

Räckvidd

¹⁷ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

↓ 793/2004 art. 1.1 (anpassad)

1. Denna förordning ska tillämpas på flygplatser i ~~gemenskapen~~ ☒ Europeiska unionen ☒ .

↓ 95/93 (anpassad)

2. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar ska inte påverka Spaniens eller ☒ Förenade konungariket ☒ Storbritanniens ☒ och Nordirlands ☒ rättsliga ställning med avseende på tvisten om överhöghet över det territorium där flygplatsen är belägen.

~~3. Tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning på flygplatsen i Gibraltar ska uppskjutas tills ordningen i den gemensamma förklaring som avgavs av Spaniens och Storbritanniens utrikesministrar den 2 december 1987 har genomförts. När så sker, underrättar Spaniens och Storbritanniens regeringar rådet om detta.~~

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

↓ 793/2004 art. 1.2 a

~~a~~1) *ankomst- och avgångstid*: tillstånd från en samordnare i enlighet med denna förordning att använda en samordnad flygplats totala infrastruktur som är nödvändig för tillhandahållandet av flygtjänster för start eller landning, på bestämd dag och tidpunkt, tilldelad av en samordnare i enlighet med denna förordning.

~~b~~2) *nyttillträdande lufttrafikföretag*:

~~i~~a) ett lufttrafikföretag som begär en ankomst- eller avgångstid, som en del i en serie av tider, vid en flygplats och på en viss dag, och som, om begäran tillmötesgicks, totalt skulle inneha färre än fem ankomst- eller avgångstider vid flygplatsen den dagen, eller

↓ 793/2004 art. 1.2 a (anpassad)

⇒ ny

~~ii~~b) ett lufttrafikföretag som begär en serie av ankomst- eller avgångstider för en regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan två flygplatser inom ~~gemenskapen~~ ☒ Europeiska unionen ☒ , där högst två andra lufttrafikföretag bedriver en likadan regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan samma flygplatser ~~eller flygplatssystem~~ på samma dag, och där lufttrafikföretaget, om begäran tillmötesgicks, skulle inneha färre än ⇒ nio ⇐

~~fem~~ ankomst- eller avgångstider vid flygplatsen på dagen för förbindelsen.~~5~~
~~eller~~

~~iii) ett lufttrafikföretag som begär en serie av ankomst- eller avgångstider vid en flygplats för en regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan den flygplatsen och en regional flygplats, där inga andra lufttrafikföretag har någon regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan dessa flygplatser eller flygplatssystem samma dag och där lufttrafikföretaget, om begäran tillmötesgicks, skulle inneha färre än fem ankomst- eller avgångstider vid flygplatsen på dagen för förbindelsen.~~

Ett lufttrafikföretag ska inte betraktas som nytillträdande för en viss dag vid en viss flygplats om detta $\Rightarrow$ tillsammans med sitt moderföretag, sina egna dotterbolag eller sitt moderbolags dotterbolag $\Leftarrow$ innehar mer än $\Rightarrow 10 \Leftarrow 5$ % av alla $\Rightarrow$ tilldelade $\Leftarrow$ ankomst- och avgångstider den dagen vid den flygplatsen ~~eller mer än 4 % av alla ankomst- och avgångstider den dagen vid det flygplatssystem i vilket flygplatsen ingår.~~

↓ ny

Ett lufttrafikföretag som enligt artikel 14 har överfört ankomst- och avgångstider som det har fått i egenskap av nytillträdande lufttrafikföretag till ett annat lufttrafikföretag vid samma flygplats för att på nytt kunna återöppna ställning som nytillträdande lufttrafikföretag vid den flygplatsen, ska inte betraktas som nytillträdande lufttrafikföretag vid den flygplatsen.

↓ 95/93

$\Rightarrow$ ny

~~e) "direktflygförbindelse": en flygning mellan två flygplatser, inberäknat mellanlandningar, med samma luftfartyg och samma linjenummer.~~

43) *tidtabellsperiod*: sommar- eller vintersäsongen enligt lufttrafikföretagets tidtabeller $\Rightarrow$ i enlighet med regler och riktlinjer som erkänns av lufttransportbranschen världen över $\Leftarrow$.

↓ 95/93 (anpassad)

e4) ~~EG-lufttrafikföretag~~ $\boxtimes$ EU-lufttrafikföretag $\boxtimes$: ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008.

↓ 793/2004 art. 1.2 b
⇒ ny

~~5~~) ~~i~~ *lufttrafikföretag*: ett lufttransportföretag som innehar giltig operativ licens eller motsvarande senast den 31 januari för följande sommarsäsong eller den 31 augusti för följande vintersäsong. Vid tillämpningen av artiklarna ~~45~~, ~~89~~, ~~9a~~~~10~~ ⇒ , 11 ⇐ och ~~1013~~ ska även flygbolag som bedriver affärsflygverksamhet betraktas som lufttrafikföretag, ~~om dessa följer en tidtabell~~; vid tillämpningen av artiklarna 7, 17 och ~~1418~~ ska även alla civila luftfartygsoperatörer betraktas som lufttrafikföretag.

↓ 793/2004 art. 1.2 b

~~6~~) *grupp av lufttrafikföretag*: två eller flera lufttrafikföretag som bedriver gemensam trafik, franchise-verksamhet eller code-sharing i fråga om en viss flygförbindelse.

↓ ny

7) *leverantör av flygtrafiktjänster*: en leverantör av flygtrafiktjänster enligt artikel 2.5 i förordning (EG) nr 549/2004¹⁸.

8) *leverantör av marktjänster*: en leverantör av marktjänster enligt artikel [...] i förordning (EU) nr [...] (om marktjänster); eller en flygplatsanvändare enligt artikel [...] i förordning (EU) nr [...] (om marktjänster) som utövar egenhantering enligt artikel [...] i förordning (EU) nr [...] (om marktjänster).

9) *flygplats som ingår i nätverket*: en flygplats som inte har problem med överbelastning men som, i händelse av en plötslig och markant trafikökning eller i händelse av en plötslig och markant minskning av sin kapacitet, skulle kunna påverka funktionen hos det europeiska nätverket för flygledningstjänsten (nedan kallat *nätverket*) i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004¹⁹.

↓ 793/2004 art. 1.2 c

~~10~~) *tidtabellsanpassad flygplats*: en flygplats där överbelastning kan uppstå vid vissa tidpunkter på dagen, under veckan eller året, men där överbelastningen sannolikt kan åtgärdas genom frivilligt samarbete mellan lufttrafikföretag och där en tidtabellsanpassare utsetts för att underlätta verksamheten för lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera flygplatsen.

¹⁸ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

¹⁹ EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

↓ 793/2004 art. 1.2 b

- g11) *samordnad flygplats*: en flygplats där lufttrafikföretag och andra luftfartygsoperatörer måste ha tilldelats en ankomst- eller avgångstid av samordnaren för att få starta eller landa, med undantag för statsluftfart, nödlandningar och humanitära flygningar.
-

↓ 95/93

- h) ~~”flygplatssystem”: två eller fler flygplatser som bildar en grupp och betjänar samma stad eller storstadsregion, som det anges i bilaga 2 till förordning (EEG) nr 2408/92.~~
-

↓ 793/2004 art. 1.2 c (anpassad)

⇒ ny

- i12) *ledningsorgan vid en flygplats*: organ som, även i samband med annan verksamhet, enligt nationella bestämmelser ska administrera och sköta flygplatsen och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av operatörerna vid flygplatsen ~~eller inom det berörda flygplatssystemet.~~

- k13) *serie av ankomst- och avgångstider*: minst ⇒ 15 ⇐ ~~fem~~ ankomst- och avgångstider för ~~en och samma tid och veckodag under~~ en tidtabellsperiod, ⇒ för sommaren, och 10 ankomst- och avgångstider för en tidtabellsperiod för vintern, ⇐ ☒ begärda för en och samma tid och veckodag ☒ ⇒ för på varandra följande veckor och ⇐ tilldelade ☒ av samordnaren på denna grundval ☒ ~~enligt begäran~~ eller, om detta inte är möjligt, tilldelade för ungefär den begärda tiden.
-

↓ 793/2004 art. 1.2 c

- l14) *affärsflyg*: den sektor inom allmänflyget som avser företags drift eller utnyttjande av flygplan för passagerar- eller godstransport i sin affärsverksamhet, där flygtjänsterna i regel inte är tillgängliga för allmänheten och där piloterna minst har ett gällande trafikflygarcertifikat CPL med IFR-bevis.
-

↓ 793/2004 art. 1.2 c (anpassad)

⇒ ny

- m15) *samordningsparametrar*: den kapacitet, uttryckt i operativa termer, som under en ~~samordningsperiod~~ ☒ tidtabellsperiod ☒ står till förfogande för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid en flygplats ⇒ och driftsreglerna för kapacitetsutnyttjandet ⇐ , med beaktande av alla tekniska, driftsmässiga och miljömässiga faktorer som påverkar flygplatsinfrastrukturens och dess olika undersystems prestanda.

↓ ny

- 16) *färdplan*: detaljerad information som lämnas in till flygtrafikledningsenheter och som beskriver ett luftfartygs planerade flygning eller del av en flygning.
- 17) *regelbunden lufttrafik*: en serie flygningar som uppfyller kriterierna i artikel 2.16 i förordning (EG) nr 1008/2008.
- 18) *seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik*: en serie flygningar som inte uppfyller alla villkor i artikel 2.16 i förordning (EG) nr 1008/2008, men som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie.
- 19) *nätverksförvaltare*: det organ som inrättas enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 551/2004.
- 20) *organ för prestationsgranskning*: det organ som inrättas enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004.
- 21) *nationell tillsynsmyndighet*: det eller de organ som utsetts eller inrättats av medlemsstaterna som nationell myndighet i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 549/2004.
-

↓ 95/93 (anpassad)

⇒ ny

⊠ Klassificering av flygplatser ⊠

Artikel 3

Villkor för samordning ⇒ eller tidtabellsanpassning ⇐ ~~av~~ ⊠ på ⊠ flygplatser

↓ 793/2004 art. 1.3 a (anpassad)

1. ⊠ Medlemsstaterna ska endast vara skyldiga att ⊠ utse en flygplats som tidtabellsanpassad eller samordnad med tillämpning av bestämmelserna i denna artikel.

⊠ Medlemsstaterna får utse ⊠ en flygplats som samordnad endast med tillämpning av bestämmelserna i punkt 3.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1.3 b

2. En medlemsstat får dock ge en flygplats status som →₁ tidtabellsanpassad ←, på villkor att principerna om genomblickbarhet, neutralitet och icke-diskriminering följs.

↓ 793/2004 art. 1.3 c
⇒ ny

3. Den berörda medlemsstaten ska se till att ledningsorganet eller ett annat behörigt organ vid en oklassificerad ⇒ flygplats, en flygplats som ingår i det europeiska nätverket för flygledningstjänsten (nedan kallat *nätverket*) ⇐ eller en tidtabellsanpassad flygplats utför en grundlig kapacitetsanalys ⇒ och efterfrågeanalys ⇐ ~~av~~ för flygplatsen, om medlemsstaten anser det nödvändigt, eller inom sex månader från det att

- i) lufttrafikföretag som står för mer än hälften av trafiken vid flygplatsen eller ledningsorganet vid flygplatsen skriftligen begär det med motiveringen att kapaciteten vid flygplatsen är otillräcklig för den faktiska eller planerade trafiken under vissa perioder, eller
-

↓ 793/2004 art. 1.3 c (anpassad)
⇒ ny

- ii) kommissionen begärt det, särskilt ~~när det gäller flygplatser som i praktiken bara är tillgängliga för lufttrafikföretag som tilldelats ankomst- eller avgångstider, eller där lufttrafikföretag och särskilt~~ ☒ när ☒ nytillträdande lufttrafikföretag har allvarliga svårigheter att få start- och landningstillfällen vid flygplatsen i fråga ⇒, eller när närverksförvaltaren bedömer att det är nödvändigt för att säkerställa överensstämmelsen mellan den operativa planen för flygplatsen och den operativa planen för nätverket, i enlighet med artikel 6.7 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011²⁰ ⇐.
-

↓ 793/2004 art. 1.3 c

I analysen, ~~som skall utföras enligt allmänt erkända metoder,~~ ska kapacitetsbrister fastställas med beaktande av flygplatsens miljöbegränsningar. I analysen ska vidare utredas hur bristerna kan avhjälpas med ny eller modifierad infrastruktur, driftförändringar eller andra förändringar, och inom vilken tid problemen kan lösas.

²⁰ EUT L 185, 15.7.2011, s. 1.

↓ ny

Analysen ska bygga på metoder som fastställts av kommissionen genom en delegerad akt, i enlighet med artikel 15 i denna förordning. Metoderna tar hänsyn till kraven i den operativa planen enligt bilaga V i förordning (EU) nr 677/2011.

↓ 793/2004 art. 1.3 c (anpassad)
⇒ ny

Analysen ska uppdateras om punkt ~~56~~ har återopats, ~~eller~~ om det skett förändringar vid flygplatsen som väsentligt påverkar dess kapacitet och användning ⇒ eller på begäran av samordningskommittén, medlemsstaten eller kommissionen ⇐. Analysen och upplysningar om använd metod ska göras tillgänglig för de parter som har begärt analysen och, på begäran, andra berörda parter. Analysen ska samtidigt skickas till kommissionen.

↓ 793/2004 art. 1.3 d

4. Medlemsstaterna ska på grundval av analysen samråda om kapacitetssituationen vid flygplatsen med flygplatsens ledningsorgan, de lufttrafikföretag som regelbundet använder flygplatsen och deras branschorgan, företrädare för allmänflyget som regelbundet använder flygplatsen och flygtrafiktjänsten.

↓ ny

5. Kommissionen får anmoda nätverksförvaltaren att avge ett yttrande om det sätt på vilket kapaciteten fastställs i förhållande till nätverkets driftsbehov. Kommissionen får utfärda rekommendationer. Medlemsstaten ska motivera varje beslut som inte följer dessa rekommendationer. Beslutet ska skickas till kommissionen.

↓ 793/2004 art. 1.3 d
⇒ ny

~~56~~. Om kapacitetsproblem uppstår under minst en tidtabellsperiod ska medlemsstaterna se till att en flygplats betecknas som samordnad för de aktuella perioderna, men endast om

- a) bristerna är så allvarliga att betydande förseningar inte kan undvikas vid flygplatsen, och
- b) problemen inte kan lösas inom en snar framtid.

~~67~~. Med avvikelse från punkt ~~56 b~~ får medlemsstaterna i undantagsfall beteckna den drabbade flygplatsen som samordnad flygplats för den berörda perioden ⇒ , vilken får vara kortare än en tidtabellsperiod ⇐ .

↓ ny

Med avvikelse från punkterna 3, 4, 5 och 6 får medlemsstaterna i nödsituationer beteckna de drabbade flygplatserna som samordnade flygplatser för den berörda perioden.

8. Om analysen av kapaciteten hos och efterfrågan vid en samordnad eller tidtabellsanpassad flygplats visar att flygplatsen har uppnått en kapacitet som är tillräcklig för att ta emot existerande eller planerad trafik ska medlemsstaten, efter samråd med de enheter som nämns i punkt 4, ändra flygplatsens status till tidtabellsanpassad eller oklassificerad flygplats.

↓ 95/93

→₁ 793/2004 art. 1.3 e

→₁ 7. ← När en fullständigt samordnad flygplats får kapacitet att ta emot existerande eller planerad trafik, skall flygplatsens status som →₁ samordnad ← upphävas.

↓ ny

9. På begäran av kommissionen, som får agera på eget initiativ eller på nätverksförvaltarens initiativ, och efter samråd med de enheter som nämns i punkt 4, ska medlemsstaten se till att en oklassificerad flygplats betecknas som en flygplats som ingår i nätverket. Beslutet ska meddelas kommissionen. Om kommissionen anser att flygplatsen inte längre är av intresse för nätverket ska medlemsstaten, efter samråd med de enheter som nämns i punkt 4, ändra flygplatsens status till oklassificerad flygplats.

10. Medlemsstaten ska meddela de enheter som nämns i punkt 4 ett beslut som fattas enligt punkterna 6, 8 eller 9 senast den 1 april vad gäller tidtabellsperioden för vintern och senast den 1 september vad gäller tidtabellsperioden för sommaren.

↓ 793/2004 art. 1.5

⇒ ny

Artikel ~~6~~ 4

Samordningsparametrar

1. Den ansvariga medlemsstaten ska se till att ⇒ samordningsparametrarna ⇐ ~~tilldelningsparametrarna för ankomst och avgångstider~~ fastställs två gånger per år för samordnade ⇒ eller tidtabellsanpassade ⇐ flygplatser, varvid de tekniska, driftsmässiga ⇒, prestandarelaterade ⇐ och miljömässiga begränsningarna och förändringar beträffande dessa ska beaktas. ⇒ Dessa begränsningar ska meddelas kommissionen. Kommissionen ska, om nödvändigt med stöd av nätverksförvaltaren, granska begränsningarna och utfärda rekommendationer som medlemsstaten ska beakta innan den fastställer samordningsparametrarna. ⇐

Detta ska ske på grundval av en objektiv analys av flygplatsens förmåga att ta emot lufttrafiken, varvid de olika typerna av trafik, den överbelastning som väntas under samordningsperioden samt kapacitetsläget vid flygplatsen ska beaktas.

32. Fastställandet av parametrar och arbetsmetoder, inbegripet eventuella förändringar, ska diskuteras ingående inom samordningskommittén för att kunna höja kapaciteten och öka antalet tillgängliga ankomst- och avgångstider innan det slutliga beslutet om ~~⇒ samordningsparametrarna ⇐ parametrarna för fördelning av ankomst- och avgångstider~~ fattas. Alla relevanta handlingar ska på begäran göras tillgängliga för berörda parter.

↓ ny

3. Fastställandet av samordningsparametrarna ska inte påverka den opartiska och icke-diskriminerande karaktären hos fördelningen av ankomst- och avgångstider.

↓ 793/2004 art. 1.5

⇒ ny

4. Med hänsyn till tidtabellskonferenserna ska parametrarna lämnas till flygplatsens samordnare i god tid före den första ~~tilldelningen~~ ⇒ inlämningen ⇐ av ankomst- och avgångstider.

25. För det förfarande som avses i punkt 1 ska samordnaren, efter samråd med samordningskommittén och i enlighet med fastställd kapacitet, ange lämpliga samordningsintervall om sådana inte redan har fastställts av medlemsstaten.

↓ 95/93 (anpassad)

✕ Organisation av samordning, tidtabellsanpassning och datainsamling ✕

Artikel 4 5

↓ 793/2004 art. 1.4 a

Tidtabellsanpassaren och samordnaren

↓ 793/2004 art. 1.4 b
⇒ ny

1. En medlemsstat som ansvarar för en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats ⇒ som ingår i nätverket ⇐ skall, efter samråd med de lufttrafikföretag som använder flygplatsen regelbundet och deras branschorgan och flygplatsens ledningsorgan samt samordningskommittén, om en sådan finns, se till att en kvalificerad fysisk eller juridisk person utses till tidtabellsanpassare eller samordnare för flygplatsen. En fysisk eller juridisk person får utses till tidtabellsanpassare eller samordnare för flera flygplatser.

↓ ny

2. Medlemsstaterna ska främja ett nära samarbete mellan samordnarna och tidtabellsanpassarna för att utveckla gemensamma projekt på europeisk nivå. Mot bakgrund av utvecklingen inom dessa projekt, de framsteg som uppnåts i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och resultaten av den utvärderingsrapport som nämns i artikel 21 ska kommissionen anta genomförandebestämmelserna om inrättandet av en europeisk samordnare. Dessa genomförandebestämmelser ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2. Principerna för samordnarens oberoende ställning enligt punkt 3 i denna artikel ska gälla i tillämpliga delar för den europeiska samordnaren.

↓ 793/2004 art. 1.4 b (anpassad)
⇒ ny

23. En medlemsstat som ansvarar för en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats ska se till att

- a) tidtabellsanpassaren vid tidtabellsanpassade flygplatser handlar i enlighet med denna förordning på ett oberoende, opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt,
 - b) samordnaren ~~är oberoende~~ vid samordnade flygplatser ⇒ är oberoende i juridisk mening och med avseende på organisation och beslutsfattande i förhållande till ⇐ ~~genom att samordnaren är funktionellt åtskild från~~ enskilda berörda parter; ⇒ medlemsstaten och de organ som är beroende av den staten; detta innebär följande: ⇐
-

↓ ny

- i) I juridisk mening innebär det att samordnarens huvuduppgifter, som består i att tilldela ankomst- och avgångstider på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt, anförtros en fysisk eller juridisk person som inte själv är en tjänsteleverantör vid flygplatsen, ett lufttrafikföretag som bedriver flygtrafik från flygplatsen eller ledningsorganet vid flygplatsen i fråga.

ii) Med avseende på organisation och beslutsfattande innebär det att samordnaren ska agera självständigt i förhållande till medlemsstaten, flygplatsens ledningsorgan, tjänsteleverantörer och lufttrafikföretag som bedriver flygtrafik från flygplatsen i fråga, att samordnaren inte ska ta instruktioner från dem och inte ha skyldighet att rapportera till dem, med undantag för medlemsstaten, att samordnaren inte utgör en del av de strukturer som direkt eller indirekt har ansvaret för den dagliga förvaltningen av dem och att samordnaren har faktisk beslutanderätt när det gäller de tillgångar som är nödvändiga för fullgörandet av sina uppgifter. Medlemsstaterna ska se till att samordnarens yrkesmässiga intressen beaktas på ett sådant sätt att samordnaren kan agera helt oberoende.

↓ 793/2004 art. 1.4 b (anpassad)

c) ~~S~~systemet för finansiering av samordnarens verksamhet ~~skall vara~~ ☒ är ☒ så inrättat att samordnarens oberoende ställning tryggas,

ed) samordnaren handlar i enlighet med denna förordning på ett opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt.

↓ ny

Den finansiering som föreskrivs i led c säkerställs av de lufttrafikföretag som bedriver verksamhet vid de samordnade flygplatserna och av flygplatserna, för att garantera en rättvis fördelning av den finansiella bördan bland alla berörda parter och för att undvika att finansieringen huvudsakligen blir beroende av en enda berörd part. Medlemsstaterna ska se till att samordnaren ständigt förfogar över erforderliga resurser, i fråga om finansiering, personal, teknik och materiel samt expertis, så att samordnaren kan fullgöra sina uppgifter.

↓ 793/2004 art. 1.4 b (anpassad)

34. Tidtabellsanpassaren och samordnaren ska delta i ~~sådana internationella~~ tidtabellskonferenser för lufttrafikföretag ☒ på internationell nivå i enlighet med ☒ ~~som tillåts enligt gemenskapsrätten~~ ☒ unionsrätten ☒.

↓ 793/2004 art. 1.4 b
⇒ ny

45. Tidtabellsanpassaren ska ge råd till lufttrafikföretag och rekommendera alternativa ankomst- eller avgångstider för perioder då överbelastning kan tänkas uppkomma.

56. Samordnaren ska ensam ansvara för fördelningen av ankomst- och avgångstider. Denne ska fördela ankomst- och avgångstiderna i enlighet med denna förordning och se till att ankomst- och avgångstider i brådskande fall kan tilldelas även utanför kontorstid.

67. Tidtabellsanpassaren ska övervaka hur lufttrafikföretagen iakttar de tidtabeller som rekommenderats dem.

Samordnaren ska övervaka att lufttrafikföretagen iakttar de ankomst- och avgångstider som de tilldelats. Kontroller av att detta sker ska utföras i samarbete med flygplatsens ledningsorgan och flygtrafiktjänsten och ska grundas på tid och andra relevanta parametrar som gäller den berörda flygplatsen.

7. Tidtabellsanpassare och samordnare ska samarbeta för att upptäcka brister i tidtabellen ⇒ och stimulera lufttransportföretagen att åtgärda dem ⇐ .

↓ 793/2004 art. 1.4 b (anpassad)
⇒ ny

Artikel 6

⊠ Öppenhet i samordningen och tidtabellsanpassningen ⊠

1. ⇒ I slutet av varje tidtabellsperiod ska ⇐ Samordnaren ~~skall på begäran~~ ⇐ eller tidtabellsanpassaren ⇐ till den berörda medlemsstaten och kommissionen lämna en ~~årlig~~ verksamhetsrapport ⇒ som beskriver den allmänna situationen vad gäller tilldelning av ankomst- och avgångstider och/eller tidtabellsanpassning. I rapporten undersöks ⇐ ~~en~~ bl.a. tillämpningen av ~~artiklarna~~ ⊠ artiklarna ⊠ ⇒ 9.5, ⇐ ~~8a~~ 13 och ~~14~~ 18 och ~~en~~ eventuella klagomål som lämnats in till samordningskommittén rörande tillämpningen av artiklarna ~~8~~ 9 och 10, samt vilka åtgärder som vidtagits för att bemöta klagomålen. ⇒ Rapporten ska också innehålla resultaten av en undersökning som gjorts bland berörda parter och som behandlar kvaliteten på de tjänster som erbjuds av samordnaren. ⇐

↓ ny

2. Kommissionen får anta en modell för den verksamhetsrapport som avses i punkt 1. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1.4 c

→₁ ~~8. Samordnaren skall på begäran, inom skälig tid och kostnadsfritt se till att berörda parter, särskilt samordningskommitténs ledamöter eller observatörer, får möjlighet, skriftligen eller i annat lättillgängligt format, att granska följande information: ←~~

↓ ny

3. Samordnaren ska upprätthålla en elektronisk databas som ska vara tillgänglig kostnadsfritt och innehålla följande information:

↓ 95/93

- a) Den historiska fördelningen av ankomst- och avgångstider, kronologiskt för varje flyglinje och för alla lufttrafikföretag vid flygplatsen.

↓ 95/93 (anpassad)

- b) Varje individuellt lufttrafikföretags begärda ankomst- och avgångstider (~~första ansöknings~~) i kronologisk ordning över begärda ankomst- och avgångstider för samtliga lufttrafikföretag.

↓ 95/93

⇒ ny

- c) Alla fördelade ankomst- och avgångstider och alla ansökningar som ej uppfyllts, uppställda i kronologisk ordning och uppdelade på lufttrafikföretag för samtliga lufttrafikföretag.
- d) Återstående tillgängliga ankomst- och avgångstider ⇒ med avseende på varje typ av begränsning som beaktats i samordningsparametrarna. Databasen ska göra det möjligt för lufttrafikföretagen att kontrollera tillgången på ankomst- och avgångstider som motsvarar lufttrafikföretagens begäran ⇐.

↓ ny

- e) Ankomst- och avgångstider som överförts eller bytts, för vilka det ska anges vilka lufttransportföretag som är berörda och om överföringen eller bytet har gjorts mot ekonomisk ersättning eller ersättning av annat slag. Sammanställda data om de ekonomiska ersättningarna ska offentliggöras årligen.

↓ 95/93

⇒ ny

- ef) Fullständig information om ~~de kriterier som använts vid fördelningen~~ ⇒ samordningsparametrarna ⇐.

↓ ny

Dessa uppgifter ska uppdateras kontinuerligt. Vid slutet av varje säsong ska samordnaren se till att den verksamhetsrapport som nämns i punkt 1 offentliggörs.

4. Samordnaren ska se till att uppgifter bevaras och är tillgängliga under minst 5 på varandra följande likvärdiga tidtabellsperioder.

↓ 793/2004 art. 1.4 d

~~9. Informationen i punkt 8 skall göras tillgänglig senast vid tiden för relevanta tidtabellskonferenser och vid behov under konferensen och därefter. Samordnaren skall på begäran tillhandahålla sådan information i sammanfattad form. En avgift som motsvarar kostnaderna för tillhandahållandet får då tas ut.~~

↓ 793/2004 art. 1.4 e (anpassad)
⇒ ny

105. Tidtabellsanpassaren, samordnaren och lufttrafikföretagen ska tillämpa befintliga relevanta och allmänt accepterade standarder för ⇒ formatet hos ⇐ tidtabellsinformation, om dessa är förenliga med ~~gemenskapsrätten~~ ☒ unionsrätten ☒.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)
⇒ ny

Artikel 7

Information till tidtabellsanpassaren och samordnaren

1. Lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera ⇒ en flygplats som ingår i nätverket, ⇐ en tidtabellsanpassad flygplats eller en samordnad flygplats ska ge tidtabellsanpassaren eller ~~respektive~~ samordnaren begärd relevant information. ⇒ När sådan information ändras ska lufttrafikföretagen snarast informera tidtabellsanpassaren och samordnaren om detta. ⇐ All relevant information ska tillhandahållas i det format och inom den tid som tidtabellsanpassaren eller samordnaren begärt. Särskilt ska lufttrafikföretaget i samband med begäran om ankomst- och avgångstider informera samordnaren om det, med avseende på de begärda tiderna, skulle åtnjuta ställning som nytillträdande i enlighet med artikel 2.2.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)
⇒ ny

Beträffande flygplatser utan särskild status ska ⇒ de lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera flygplatsen, ⇐ flygplatsens ledningsorgan ⇒, leverantörerna av marktjänster och leverantörerna av flygtrafiktjänster ⇐ på begäran av en samordnare lämna all den information som ~~den~~ ☒ de ☒ förfogar över om lufttrafikföretagens planerade verksamhet.

↓ ny

På begäran av nätverksförvaltaren ska tidtabellsanpassaren eller samordnaren överlämna all information som avses i denna punkt till nätverksförvaltaren.

↓ 793/2004 art. 1.5

⇒ ny

2. Om ett lufttrafikföretag inte tillhandahåller den information som avses i punkt 1, och om det inte på tillfredsställande sätt kan påvisas att förmildrande omständigheter föreligger, eller om företaget tillhandahåller felaktig eller missvisande information, ska samordnaren inte beakta den begäran från lufttrafikföretaget om ankomst- och avgångstider som den saknade, felaktiga eller missvisande informationen hänför sig till. ⇒ Samordnaren ska dra tillbaka serierna av ankomst- och avgångstider om de redan har tilldelats och/eller rekommendera att det behöriga organet tillämpar påföljder enligt nationell lagstiftning. ⇐ Samordnaren ska ge lufttrafikföretaget tillfälle att inkomma med synpunkter.

3. Tidtabellsanpassaren eller samordnaren, flygplatsens ledningsorgan och flygtrafiktjänsten ska utbyta den information som krävs, inbegripet uppgifter om flygningar och ankomst- och avgångstider, för att de ska kunna fullgöra sina respektive uppdrag ⇒ , i synnerhet för att säkerställa tillämpningen av artikel 17. ⇐

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

Artikel ~~5~~ 8

Samordningskommittén

1. Den ansvariga medlemsstaten ska se till att det finns en samordningskommitté vid alla samordnade flygplatser. En samordningskommitté får utses för flera flygplatser. Kommittén ska vara öppen för medlemskap av åtminstone de lufttrafikföretag som använder flygplatsen/erna regelbundet och deras branschorgan, flygplatsens ledningsorgan, berörda representanter för flygtrafiktjänsten, ~~och~~ företrädare för allmänflyget som regelbundet använder flygplatsen ⇒ , nätverksförvaltaren, organet för prestationsgranskning och den nationella tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten ⇐ .

↓ 793/2004 art. 1.5

⇒ ny

Samordningskommittén skall

a) lägga fram förslag för eller ge råd till samordnaren eller medlemsstaten om följande:

- i) Möjligheterna att utöka flygplatsens i enlighet med artikel 3 fastställda kapacitet, eller att förbättra användningen av den.
- ii) Samordningsparametrar enligt artikel ~~64~~.
- iii) Metoder för att övervaka användningen av tilldelade ankomst- och avgångstider.
- iv) Lokala riktlinjer ~~för tilldelning av ankomst- och avgångstider eller övervakning av hur ankomst- och avgångstiderna används, med beaktande av bland annat eventuella miljöhänsyn~~, i enlighet med artikel ~~9.8~~ ~~9.5~~.
- v) ~~⇒ Faktorer som påverkar ⇐ Förbättringar av~~ trafikförhållandena vid flygplatsen.
- vi) Allvarliga problem för nytillträdande lufttrafikföretag enligt artikel ~~9.6~~ ~~10.9~~.
- vii) Frågor rörande flygplatsens kapacitet ~~⇒ , i synnerhet avseende genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och nätverkets funktion⇐~~.

↓ ny

- b) ge organet för prestationsgranskning och den nationella tillsynsmyndigheten råd om sambandet mellan samordningsparametrarna och de nyckelutförandeindikatorer som föreslås för leverantörerna av flygtrafiktjänster och som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 691/2010,

↓ 793/2004 art. 1.5

⇒ ny

- ~~bc)~~ medla mellan berörda parter när det gäller klagomål enligt artikel ~~11~~ ~~19~~ om tilldelningen av ankomst- och avgångstider.

2. Företrädare för medlemsstaterna och samordnaren ska inbjudas till samordningskommitténs möten i egenskap av observatörer. ~~⇒ Kommissionen får på egen begäran delta i dessa möten. ⇐~~

3. Samordningskommittén ska upprätta en skriftlig arbetsordning som bland annat ska innehålla bestämmelser om deltagande, val, mötesfrekvens och språkanvändning.

Varje ledamot i samordningskommittén har rätt att föreslå sådana lokala riktlinjer som avses i artikel ~~9.8~~ ~~9.5~~. På begäran av samordnaren ska samordningskommittén diskutera föreslagna lokala riktlinjer ~~för tilldelning av ankomst- och avgångstider samt de riktlinjer som föreslås för övervakning av hur de tilldelade ankomst- och avgångstider används~~. En rapport från samordningskommitténs diskussioner med angivande av de olika ståndpunkterna inom kommittén ska lämnas till den berörda medlemsstaten. ~~⇒ Rapporten ska också överlämnas till organet för prestationsgranskning och till nätverksförvaltaren. ⇐~~

↓ 95/93 (anpassad)

✕ Tilldelning av ankomst- och avgångstider ✕

↓ 793/2004 art. 1.6
⇒ ny

Artikel ~~109~~

Ankomst- och avgångstidsreserv

1. Samordnaren ska upprätta en reserv som ska innehålla alla ankomst- och avgångstider ~~som inte fördelats med tillämpning av artikel 8.2 och 8.4.~~ All sådan ny kapacitet för ankomst- och avgångstider som konstaterats enligt det förfarande som anges i artikel 3.3 ska placeras i reserven.

~~2. En serie av ankomst- eller avgångstider, som har tilldelats ett lufttrafikföretag i syfte att användas för luftfart i regelbunden trafik eller seriemässig luftfart i icke regelbunden trafik, ger lufttrafikföretaget rätt till samma serie under nästa motsvarande tidtabellsperiod endast om lufttrafikföretaget kan visa på ett för samordnaren tillfredsställande sätt att det utnyttjat serien enligt samordnarens anvisningar under minst 80% av tiden under den period för vilken serien beviljades.~~

~~62.~~ Utan att det påverkar tillämpningen av artikel ~~8.2~~ 10.2 ⇒ och 10.3 ⇐ i denna förordning eller artikel 19.2 i förordning (EG) nr 1008/2008 ska ankomst- och avgångstider som placerats i reserven fördelas bland de lufttrafikföretag som begär tilldelning. 50 % av dessa ankomst- och avgångstider ska först tilldelas nyttillträdande lufttrafikföretag, om inte deras ansökningar utgör mindre än 50 %. ⇒ Det företräde som ges nyttillträdande lufttrafikföretag ska gälla under hela tidtabellsperioden. ⇐ Samordnaren ska på rättvist sätt och i enlighet med samordningsperioderna för varje tidtabellsdag behandla framställningar från nyttillträdande lufttrafikföretag och andra lufttrafikföretag.

Bland de nyttillträdande lufttrafikföretagen ska begäran från lufttrafikföretag som är nyttillträdande ~~både~~ enligt artikel 2.2 b i och ii eller artikel 2 b i och iii ha företräde.

↓ 793/2004 art. 1.5

3. Om inte alla berörda lufttrafikföretags önskemål om ankomst- och avgångstider kan tillgodoses skall, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.2, kommersiell luftfart prioriteras, särskilt luftfart i regelbunden trafik och seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik. Om det gjorts flera ansökningar inom samma trafikkategori ska året-runt-trafik ges företräde.

↓ 793/2004 art. 1.6
⇒ ny

74. Ett nytillträdande lufttrafikföretag som inte har accepterat en erbjuden serie av ankomst- och avgångstider som ligger inom en timme före eller efter begärd tid ska inte betraktas som nytillträdande ⇒ för den serien ⇐ under ~~den~~ tidtabellsperioden.

85. Tillhandahåller en grupp av lufttrafikföretag trafik för en flyglinje kan bara ett av lufttrafikföretagen begära ankomst- eller avgångstider för flyglinjen. Det lufttrafikföretag som bedriver trafiken på en sådan linje ansvarar för att kriterierna för ⇒ åtnjutande av företräde ⇐ ~~hävduvunnet företräde~~ i artikel 10.2 ~~8.2~~ är uppfyllda.

↓ 793/2004 art. 1.6 (anpassad)
⇒ ny

Ankomst- eller avgångstider som tilldelats ett lufttrafikföretag får användas av andra ~~deltagande~~ lufttrafikföretag ~~för gemensam trafik~~ ⇒ som ingår i en grupp av lufttrafikföretag ⇐ , om lufttrafikföretagskoden för det lufttrafikföretag som tilldelats ankomst- och avgångstiderna bibehålls för den gemensamma flygningen, av samordnings- och övervakningsskäl. När den gemensamma trafiken upphör kommer de ankomst- och avgångstider som använts på detta sätt att kvarbli hos det lufttrafikföretag som de ursprungligen tilldelades. ~~Luftrafikföretag som bedriver gemensam trafik skall ge samordnarna närmare information om t~~Trafiken ☒ ska anmälas till samordnaren av de lufttrafikföretag som ingår i gruppen ☒ ~~innan denna inleds~~ ⇒ och får inledas först efter uttrycklig bekräftelse från samordnaren. ⇐

↓ ny

När en serie av ankomst- och avgångstider som har tilldelats ett lufttrafikföretag används av ett annat lufttrafikföretag på andra villkor än de som anges i denna punkt, ska samordnaren dra tillbaka serien och återlämna den till reserven efter att ha hört de berörda lufttrafikföretagen.

↓ 793/2004 art. 1.6

96. Om nytillträdande lufttrafikföretag fortsätter att ha allvarliga problem, ska medlemsstaten säkerställa att samordningskommittén för flygplatsen sammankallas till ett möte. Syftet med mötet ska vara att undersöka möjligheterna att lösa situationen. Kommissionen ska inbjudas till detta möte.

↓ 793/2004 art. 1.5

67. Om en begäran om ankomst- eller avgångstid inte kan tillmötesgå ska samordnaren informera det berörda lufttrafikföretaget om skälen till detta och ange närmaste alternativa tillgängliga ankomst- eller avgångstid.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)
⇒ ny

58. Samordnaren ska även ta hänsyn till andra ~~regler och~~ riktlinjer som erkänns av lufttransportbranschen ☒ på unionsnivå eller ☒ världen över ~~eller inom hela gemenskapen~~ och lokala riktlinjer som föreslagits av samordningskommittén och godkänts av den medlemsstat eller annat behörigt organ som ansvarar för flygplatsen, under förutsättning att ~~reglerna och~~ riktlinjerna inte påverkar samordnarens oberoende ställning, och att de uppfyller ~~gemenskapsrätten~~ ☒ unionsrätten, ☒ ~~och~~ syftar till att främja en effektiv användning av flygplatskapacitet ⇒ och i förväg har anmälts till och godkänts av kommissionen ⇐ .
~~Medlemsstaten skall informera kommissionen om reglerna.~~

↓ ny

De lokala riktlinjerna får bara handla om övervakningen av hur de tilldelade ankomst- och avgångstiderna används eller om ändring av definitionen av serien av ankomst- och avgångstider för att minska seriens längd till mindre än 10 ankomst- och avgångstider för tidtabellsperioden för vintern eller till mindre än 15 ankomst- och avgångstider för tidtabellsperioden för sommaren, men aldrig till mindre än 5 ankomst- och avgångstider. Minskningen av längden på serien av ankomst- och avgångstider är tillämplig endast vid de flygplatser där efterfrågan på flygtrafiken är starkt säsongsbetingad.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)

79. Samordnaren ska, utöver planerad tilldelning av ankomst- och avgångstider för tidtabellsperioden, eftersträva att med kort varsel tillmötesgå enstaka önskemål om ankomst- och avgångstider för alla typer av luftfart, inklusive allmänflyg. I detta syfte kan samordnaren använda ankomst- eller avgångstider som efter fördelning bland sökande lufttrafikföretag kvarstår i ~~den reserven som avses i artikel 10~~ och ankomst- och avgångstider som frigjorts med kort varsel.

Artikel 810

~~Tilldelning~~ ☒ Historisk fördelning ☒ av ankomst- och avgångstider

↓ 793/2004 art. 1.5

1. Serier av ankomst- eller avgångstider ur ankomst- och avgångstidsreserven ska tilldelas lufttrafikföretag på begäran och utgör tillstånd att använda flygplatsinfrastrukturen för start eller landning under den tidtabellsperiod begäran avser; de ska återgå till den i enlighet med artikel ~~109~~ upprättade ankomst- och avgångstidsreserven vid utgången av denna period.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)
⇒ ny

2. Utan att det påverkar artiklarna 7, ~~8a, 9, 10.1, 12, 13~~ och ~~1417~~ ~~skall punkt 1 i den här artikeln inte tillämpas~~ ⇒ ska det berörda lufttrafikföretaget ges företräde för tilldelningen av samma serie under nästa likvärdiga tidtabellsperiod, om lufttrafikföretaget begär detta inom den tidsfrist som avses i artikel 7.1, ⇐ om

- a) ~~ett lufttrafikföretag~~ ⇨ lufttrafikföretaget ⇨ har använt en serie av ankomst- och avgångstider för luftfart i regelbunden trafik och seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik och
- b) lufttrafikföretaget kan visa på ett för samordnaren tillfredsställande sätt att det utnyttjat serien enligt samordnarens anvisningar under minst ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % av tiden under den period för vilken serien beviljades.

~~I detta fall är lufttrafikföretaget berättigat till samma serie under nästa motsvarande tidtabellsperiod om företaget begärt detta inom den tid som avses i artikel 7.1.~~

~~43. Serier av ankomst- och avgångstider får läggas om före tilldelningen av återstående ankomst- och avgångstider från den reserv som avses i artikel 9 till övriga sökande lufttrafikföretag endast av driftsskäl ⇒ såsom, exempelvis, ändringar i fråga om typen av använt luftfartyg eller i fråga om den flyglinje som trafikeras av lufttrafikföretaget ⇐ eller om omläggningen skulle leda till serier av ankomst- och avgångstider som i högre grad skulle stämma överens med lufttrafikföretagens ursprungliga begäran. Omläggningen blir giltig först efter uttrycklig bekräftelse från samordnaren.~~

↓ 793/2004 art. 1.6
⇒ ny

~~34. Ankomst- och avgångstider som har tilldelats ett lufttrafikföretag före den 31 januari för följande sommarsäsong eller före den 31 augusti för följande vintersäsong, men som lämnas tillbaka till samordnaren för ny fördelning före respektive datum, ska inte tas med vid beräkningen av hur stor del av de tilldelade tiderna som använts ⇒ om de ankomst- och avgångstider som fortfarande är tilldelade utgör en serie i den mening som avses i artikel 2.13 ⇐.~~

↓ ny

De ankomst- och avgångstider som sammanfaller med helgdagar ska införlivas med serien för följande säsong utan att den uteblivna användningen behöver rättfärdigas.

↓ 793/2004 art. 1.6 (anpassad)
⇒ ny

45. Om lufttrafikföretaget inte kan visa att 80 ⇒ 85 % av serien har använts ⇒ ska det företräde som föreskrivs i punkt 2 inte ges ⇒ ~~skall alla ankomst- och avgångstider i serien placeras i ankomst- och avgångstidsreserven~~, om inte den uteblivna användningen kan rättfärdigas med något av följande skäl:

- a) Icke förutsebara och tvingande omständigheter utanför lufttrafikföretagets kontroll, som lett till att
 - i) den flygplanstyp som vanligtvis används för flyglinjen i fråga har fått flygförbud,
 - ii) ⇒ hela eller delar av ⇐ en flygplats eller ett luftrum har stängts,
 - iii) det uppstår allvarliga störningar i driften på de berörda flygplatserna, även när det gäller de serier av ankomst- och avgångstider vid andra ~~gemenskapsflygplatser~~ ⇔ unionsflygplatser ⇔ som är kopplade till flyglinjer som har påverkats av sådana störningar, under en väsentlig del av den aktuella tidtabellsperioden.
- b) ⇔ Ett ⇔ ~~Av~~ avbrott i flygtrafiken orsakat av aktioner avsedda att störa denna trafik ⇒ , exempelvis vid strejk, ⇐ och som gör det praktiskt eller tekniskt omöjligt för lufttrafikföretaget att bedriva trafiken som planerat.
- c) Allvarlig ekonomisk skada för ett berört ~~EG-lufttrafikföretag~~ ⇔ EU-lufttrafikföretag ⇔ som medfört att den tillståndsgivande myndigheten utfärdat en tillfällig licens i avvaktan på en sådan ekonomisk omorganisation av lufttrafikföretaget som avses i artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1008/2008.
- d) ⇔ Ett ⇔ ~~Prättsligt~~ Prättsligt förfaranden om tillämpningen av artikel 12 på flyglinjer som i enlighet med artikel 16 i förordning (EG) nr 1008/2008 ska omfattas av allmän trafikplikt, med till följd härav temporärt inställd trafik på dessa linjer.

↓ ny

Verksamhetsförbud i Europeiska unionen som antagits enligt kommissionens förordning (EG) nr 474/2006²¹ får inte godtas som ett skäl som rättfärdigar den uteblivna användningen av serien av ankomst- och avgångstider enligt denna punkt.

↓ 793/2004 art. 1.6

~~56.~~ På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ ska kommissionen granska hur samordnarna på de flygplatser som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde tillämpar punkt ~~45~~.

Kommissionen ska inom två månader från och med det att en begäran inkommit fatta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel ~~13.2~~ 16.2.

↓ ny

7. Om villkoren i punkt 2 a och b inte är uppfyllda får kommissionen emellertid besluta att lufttrafikföretagen, för nästa tidtabellsperiod, ska ges företräde för tilldelningen av samma serier, om detta är motiverat av tvingande och brådskande skäl som är knutna till exceptionella händelser som kräver samstämmighet i tillämpningen av de åtgärder som ska vidtas vid dessa flygplatser. Kommissionen ska anta erforderliga åtgärder, vilkas tillämpningsperiod inte ska överskrida längden av en tidtabellsperiod. Kommissionen ska anta dessa omedelbart tillämpliga genomförandeakter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.3.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)

⇒ ny

~~Artikel 8b~~

~~Uteslutande av ersättningskrav~~

8. Inga ersättningskrav kan grundas på det faktum att det ~~den~~ ⇒ företräde för ⇐ ~~rätt till~~ serier av ankomst- och avgångstider som avses i artikel punkt 8.2 i denna artikel begränsas, inskränks eller upphävs genom andra bestämmelser i ~~gemenskapsrätten~~ ☒ unionsrätten ☒ , i synnerhet fördragets bestämmelser om lufttransporter.

²¹ EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.

Artikel 11

Reservation av ankomst- och avgångstider

1. Ledningsenheten vid en samordnad flygplats får besluta att använda systemet för flygplatsavgifter för att avskräcka lufttrafikföretagen från sent återlämnande av ankomst- och avgångstider till den reserv som avses i artikel 9 och för att hålla lufttrafikföretagen ansvariga för att ha reserverat flygplatsinfrastruktur utan att utnyttja den. Följande principer ska följas:

a) Innan detta beslut fattas ska det förfarande som föreskrivs i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG²² följas. Samordnaren ska också rådfrågas. För samordnade flygplatser som inte omfattas av artikel 1.2 i direktiv 2009/12/EG ska flygplatsens ledningsenhet samråda med samordningskommittén och samordnaren.

b) Detta beslut ska inte påverka den icke-diskriminerande och öppna karaktären hos processen för tilldelning av ankomst- och avgångstider och hos systemet för flygplatsavgifter.

c) Detta beslut ska inte avskräcka lufttrafikföretagen från att träda in på marknaden eller från att utveckla tjänster, och det ska vara begränsat till att täcka de kostnader som flygplatsen ådragit sig för reservation av flygplatskapacitet som motsvarar de ankomst- och avgångstider som förblivit outnyttjade.

d) Lufttrafikföretag ska inte hållas ansvariga för att ha reserverat flygplatsinfrastruktur utan att utnyttja den för ankomst- och avgångstider som tilldelats men som återlämnats till reserven före den 31 januari för följande tidtabellsperiod för sommaren eller före den 31 augusti för följande tidtabellsperiod för vintern, för ankomst- och avgångstider som sammanfaller med helgdagar och som återlämnats till reserven före dessa datum, samt för ankomst- och avgångstider för vilka utebliven användning kan rättfärdigas på grundval av artikel 10.5.

e) Detta beslut ska meddelas samordnaren, berörda parter och kommissionen senast sex månader före början av den berörda tidtabellssäsongen.

2. Samordnaren ska till flygplatsens ledningsenhet överlämna all information som möjliggör genomförandet av det beslut som nämns i punkt 1.

Artikel ~~9~~12

Allmän trafikplikt

1. En medlemsstat får reservera de ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser som krävs för planerad trafik på flyglinjer där det råder allmän trafikplikt i enlighet med artikel 16 i förordning (EG) nr 1008/2008. Om de reserverade ankomst- och avgångstiderna

²² EUT L 70, 14.3.2009, s. 11.

inte används ska tiderna ställas till förfogande för andra lufttrafikföretag som är intresserade av att trafikera linjen inom ramen för den allmänna trafikplikten i enlighet med punkt 2. Om inga andra lufttrafikföretag är intresserade, och medlemsstaten inte utlyser ett anbudsförfarande i enlighet med ~~artikel~~ artiklarna 16.10, 17.3–7 och 18.1 i förordning (EG) nr 1008/2008, ska ankomst- och avgångstiderna antingen reserveras för en annan linje som faller under den allmänna trafikplikten eller återgå till reserven.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)

2. Anbudsförfarandet i artiklarna 16.9, 17.3–7 och 18.1 i förordning (EG) nr 1008/2008 ska användas för de ankomst- och avgångstider som avses i punkt 1 ☒ i denna artikel ☒ om fler än ett ~~EG-lufttrafikföretag~~ ☒ EU-lufttrafikföretag ☒ är intresserat av att bedriva trafik på flyglinjen och inte har kunnat få ankomst- och avgångstider inom en timme före eller efter de tidpunkter företaget begärt av samordnaren.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)

☒ Ankomst- och avgångstidernas överförbarhet ☒

Artikel ~~9a~~ 13

☒ Överföring och byte av ☒ ~~Ankomst- och avgångstidernas överförbarhet~~

↓ 793/2004 art. 1.5
⇒ ny

1. Ankomst- och avgångstider får

- a) överförs av ett lufttrafikföretag från en linje eller ett slag av lufttrafik till en annan linje eller ett annat slag av lufttrafik som drivs av samma lufttrafikföretag,
- b) överförs ⇒ mellan två lufttrafikföretag, med eller utan ekonomisk ersättning eller ersättning av annat slag, ⇐
 - i) ~~mellan moder- och dotterbolag samt mellan systerbolag,~~
 - ii) ~~vid förvärv av kontrollen över kapitalet i ett lufttrafikföretag,~~
 - iii) ~~vid ett fullständigt eller delvis övertagande, om ankomst- och avgångstiderna är direkt förknippade med det lufttrafikföretag som tas över,~~
- c) bytas, en mot en, mellan lufttrafikföretag ⇒ med eller utan ekonomisk ersättning eller ersättning av annat slag ⇐.

↓ ny

2. Medlemsstaten ska inrätta en öppen ram som möjliggör kontakter mellan lufttrafikföretag med intresse för överföringar eller byten av ankomst- och avgångstider i enlighet med unionsrätten.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)
⇒ ny

~~2.~~ Samordnaren ska underrättas om de byten och överföringar som avses i punkt 1, och de får inte verkan innan samordnaren givit sin uttryckliga bekräftelse. Samordnaren ska bara godkänna överföringar och byten som är förenliga med denna förordning, och måste dessutom försäkra sig om att

- a) flygplatsverksamheten inte påverkas negativt, varvid alla tekniska, driftsmässiga ~~⇒~~, prestandarelaterade ~~⇐~~ och miljömässiga begränsningar ska beaktas,
 - b) hänsyn tas till begränsningar som införts med tillämpning av artikel ~~9~~12,
 - c) överföringarna av ankomst- och avgångstider inte omfattas av punkt 3 ~~☒~~ i denna artikel ~~☒~~.
-

↓ ny

För de överföringar och byten som avses i punkt 1 b och c ska lufttrafikföretagen delge samordnaren närmare upplysningar om eventuell ekonomisk ersättning eller ersättning av annat slag. De närmare upplysningarna om den ersättning som hör samman med överföringen eller bytet är konfidentiella, och samordnaren ska inte avslöja dem för någon annan än den medlemsstat där flygplatsen är belägen eller för kommissionen, på deras begäran. Överföringarna eller bytena får inte omfattas av villkor som syftar till att begränsa möjligheten, för det lufttrafikföretag som önskar erhålla ankomst- och avgångstider, att ta upp konkurrensen med det lufttrafikföretag som överför eller byter dessa ankomst- och avgångstider.

↓ 793/2004 art. 1.5

3. Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nytillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2.2 får överföras till ett annat lufttrafikföretag med tillämpning av punkt 1 b i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder utom vid lagenligt övertagande av verksamheten i ett konkursdrabbat företag.

Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nytillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2.2 b ~~ii och iii~~ får överföras till en annan flyglinje med tillämpning av punkt 1 a i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder, utom när det

nyttillträdande företaget skulle ha fått samma prioritering på den nya flyglinjen som på den ursprungliga.

Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nyttillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2.2 ~~b~~ får bytas med tillämpning av punkt 1 c i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder; detta gäller dock ej om bytet sker för att förbättra ankomst- och avgångstiderna för trafiken i förhållande till de ursprungligen begärda tiderna.

↓ 793/2004 art. 1.5 (anpassad)
⇒ ny

Artikel 14

⊠ Bestämmelser om konkurrensrätt ⊠

Denna förordning inverkar inte på offentliga myndigheters rätt att ~~begära~~ ⇒ godkänna ⇐ att ankomst- och avgångstider överförs från ett lufttrafikföretag till ett annat och att styra hur dessa fördelas med tillämpning av nationell konkurrensrätt, artiklarna ~~81 eller 82~~ ⊠ 101, 102 ⊠ ⇒ eller 106 ⇐ i fördraget eller rådets förordning (EG) nr 139/2004²³. ~~Sådana överföringar ska ske utan ekonomisk ersättning.~~

↓ 545/2009 art. 1, paragraphe 1

Artikel 10a

~~För tillämpningen av artikel 10.2 ska samordnarna godta att lufttrafikföretagen är berättigade till de serier ankomst- och avgångstider under tidtabellsperioden för sommaren 2010 som de har tilldelats vid början av tidtabellsperioden för sommaren 2009 i enlighet med denna förordning.~~

↓ ny

Delegerade akter och kommitté

Artikel 15

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

²³ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 3.3 i slutet ska ges till kommissionen på obestämd tid från och med ikraftträdandet av denna förordning.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 3.3 i slutet får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten för delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. De delegerade akter som avses i artikel 3.3 i slutet ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

↓ 793/2004 art. 1.9

Artikel 16

Kommittéförfarande

↓ 793/2004 art. 1.9

⇒ ny

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. ⇒ Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011. ⇐

2. När det hänvisas till denna punkt ska ~~artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet~~ ⇒ artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011²⁴ tillämpas ⇐.

~~Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.~~

↓ ny

Om kommitténs yttrande ska erhållas genom skriftligt förfarande ska förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom fristen för avgivande av ett yttrande, beslutar detta eller om en två tredjedels majoritet av kommittémedlemmarna begär detta.

²⁴ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas, jämförd med artikel 5.

↓ 793/2004 art. 1.9

34. Därutöver kan kommissionen samråda med kommittén i frågor som rör tillämpningen av denna förordning.

~~4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.~~

↓ 793/2004 art. 1.9 (anpassad)
⇒ ny

⊗ Genomförandebestämmelser ⊗

Artikel 17

⊗ Överensstämmelse mellan ankomst- och avgångstiderna och färdplanerna ⊗

1. ⇒ När lufttrafikföretaget lämnar in en färdplan ska den innehålla en hänvisning till den tilldelade ankomst- och avgångstiden. Nätverksförvaltaren ska underkänna ~~⇒ Ett~~ lufttrafikföretags färdplan ~~får underkännas av behörig flygtrafikledning~~ om lufttrafikföretagets avsikt är att starta eller landa vid en samordnad flygplats under samordnade perioder utan att ha tilldelats ankomst- eller avgångstider av samordnaren. ⇒ Flygbolag som bedriver affärsflygverksamhet anses inte förfoga över en ankomst- eller avgångstid om de måste bedriva verksamhet utanför den tidsperiod som anges genom ankomst- eller avgångstiden och om förseningen inte orsakas av flygtrafiktjänster. ⇐

↓ ny

2. Medlemsstaten ska anta bestämmelser som är nödvändiga för utbytet av information mellan samordnaren, nätverksförvaltaren, leverantörerna av flygtrafiktjänster och flygplatsens ledningsenhet.

↓ 793/2004 art. 1.9
⇒ ny

Artikel ~~17~~ 18

Kontroll av efterlevnad

21. Samordnaren ska dra tillbaka ett lufttrafikföretags serier av ankomst- och avgångstider som, då företaget var i färd med att etablera sig, preliminärt tilldelats detta och placera dem i reserven den 31 januari för följande sommarsäsong eller den 31 augusti för följande vintersäsong om företaget saknar operativ licens eller motsvarande vid dessa datum eller om inte den behöriga tillståndsgivande myndigheten förklarar att det är sannolikt att en operativ licens eller motsvarande kommer att utfärdas innan den aktuella tidtabellsperioden inleds. ⇒ De behöriga tillståndsgivande myndigheterna ska regelbundet delge samordnaren aktuell information och ska besvara samordnarens förfrågningar inom rimlig tid. ⇐

~~3. Samordnaren ska dra tillbaka och placera i reserven sådana serier av ankomst- och avgångstider som ett lufttrafikföretag fått genom byte i enlighet med artikel 9.1 c om serierna inte använts enligt vad som avsågs.~~

42. Lufttrafikföretag som avsiktligt ⇒ eller ⇐ ~~och~~ vid upprepade tillfällen antingen trafikerar flyglinjer vid tidpunkter som i betydande grad avviker från de ankomst- och avgångstider som lufttrafikföretaget tilldelats i en serie eller använder sig av ankomst- och avgångstiderna på ett sätt som i betydande grad avviker från vad som angavs vid tidpunkten för tilldelningen så att detta är till men för flygplats- eller flygtrafikverksamheten ska berövas det ⇒ företräde ⇐ ~~ställning~~ som avses i artikel 10.2 ~~8.2~~. Samordnaren får efter att ha hört lufttrafikföretaget och ha utfärdat endast en varning besluta att dra tillbaka en sådan serie av ankomst- och avgångstider för återstoden av tidtabellsperioden, och placera dem i reserven. ⇒ Om lufttrafikföretaget begär likvärdiga ankomst- och avgångstider är samordnaren inte skyldig att tilldela sådana. ⇐

↓ ny

Medlemsstaten ska se till att samordnaren inrättar ett effektivt system för övervakning av tillämpningen av denna punkt.

↓ 793/2004 art. 1.9
⇒ ny

53. Medlemsstaterna ska sörja för att det finns ⇒ och tillämpas ⇐ effektiva, proportionerliga och avskräckande påföljder ~~eller likvärdiga åtgärder~~ för att bemöta lufttrafikföretag

- som avsiktligt ⇒ eller ⇐ ~~och~~ vid upprepade tillfällen trafikerar flyglinjer ⇒ utan motsvarande ankomst- eller avgångstid ⇐ vid tidpunkter som i betydande grad avviker från de ankomst- och avgångstider som lufttrafikföretaget tilldelats eller på ett sätt som i betydande grad avviker från vad som angavs vid tidpunkten för tilldelningen ~~när detta är till men för flygplats- eller flygtrafikverksamheten.~~

↓ ny

- som återlämnar ankomst- och avgångstider efter den 31 januari för följande sommarsäsong eller efter den 31 augusti för följande vintersäsong, eller som bevarar outnyttjade ankomst-

och avgångstider, varvid påföljden ska ta hänsyn till den eventuella användningen av den mekanism som avses i artikel 11,

- som vägrar att tillställa samordnaren eller tidtabellsanpassaren den information som anges i artiklarna 7 och 13 eller som överlämnar felaktig eller missvisande information.

Samordnaren ska i vederbörlig ordning informeras om tillämpningen av dessa påföljder.

↓ 793/2004 art. 1.9
⇒ ny

64. Om ett lufttrafikföretag inte kan uppnå den nyttjandegrad på ⇒ 85 ⇐ 80 % som krävs enligt artikel 10.2 8.2, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.5 10.4, kan samordnaren, efter att ha hört lufttrafikföretaget, besluta att dra tillbaka den serie av ankomst- och avgångstider det är fråga om under återstående tidtabellsperiod och placera tiderna i reserven.

Om inga ankomst- och avgångstider har utnyttjats efter en tid som motsvarar ⇒ 15 ⇐ 20 % av seriens giltighetsperiod, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.5 10.4, ska samordnaren, efter att ha hört lufttrafikföretaget, placera serien i reserven för återstoden av tidtabellsperioden. ⇒ Samordnaren får besluta att dra tillbaka serien av ankomst- och avgångstider före slutet av en period motsvarande 15 % av seriens giltighetsperiod om lufttrafikföretaget inte bevisar att det har för avsikt att använda dem. ⇐

↓ 793/2004 art. 1.7

Artikel ~~11~~19

Klagomål och rätten att överklaga

1. Utan att det påverkar tillämpningen av rätt att överklaga beslut enligt nationell lagstiftning ska klagomål rörande tillämpningen av artiklarna 7.2, 9, 10, 13, 17, 18.1, 18.2 och 18.4 8.8a, 10, 14.1-4 och 14.6 lämnas till samordningskommittén. Kommittén ska behandla ärendet inom en månad från det att klagomålet lämnades in, och om möjligt lägga fram förslag för samordnaren om hur problemet kan lösas. Om någon lösning inte står att finna får den ansvariga medlemsstaten inom ytterligare två månader föreskriva att en branschorganisation för lufttrafikföretag eller flygplatser eller annan tredje part medlar i ärendet.

2. Medlemsstaterna ska i överensstämmelse med nationell lagstiftning vidta lämpliga åtgärder för att skydda samordnarna med avseende på de ersättningskrav som hänför sig till deras åligganden i enlighet med denna förordning, utom i fall av grov oaktsamhet eller avsiktlig försummelse.

↓ 95/93

Artikel ~~1220~~

↓ 793/2004 art. 1.8 (anpassad)
⇒ ny

Förbindelser med tredje land

1. ☒ Kommissionen får i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2 besluta att en eller flera medlemsstater ska vidta åtgärder, ☒ ⇒ t.ex. att dra tillbaka ankomst- och avgångstider, ⇐ ☒ mot ett eller flera lufttrafikföretag från ett tredjeland för att komma till rätta med tredjelandets diskriminerande inställning, ☒ ~~Om~~ ett tredje land vid tilldelningen av ankomst- och avgångstider vid dess flygplatser

- a) inte behandlar ~~EG-lufttrafikföretag~~ ☒ EU-lufttrafikföretag ☒ på det sätt som ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ i enlighet med denna förordning behandlar lufttrafikföretag från det landet,
- b) i praktiken inte behandlar ~~EG-lufttrafikföretag~~ ☒ EU-lufttrafikföretag ☒ på det sätt som landet behandlar nationella lufttrafikföretag, eller
- c) gynnar lufttrafikföretag från andra tredje länder framför ~~EG-lufttrafikföretag~~ ☒ EU-lufttrafikföretag ☒ ,

~~kan kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2 besluta att medlemsstaten eller medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att få diskrimineringen att upphöra, t.ex. att tills vidare inte tillämpa hela eller delar av denna förordning på lufttrafikföretag från det berörda tredjelandet.~~

↓ 95/93 (anpassad)

2. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om alla de svårigheter, rättsligt eller i praktiken, som ett ~~EG-lufttrafikföretag~~ ☒ EU-lufttrafikföretag ☒ stöter på när det försöker få ankomst- och avgångstider vid flygplatser i tredjeland.

✕ Slutbestämmelser ✕

↓ 793/2004 art. 1.10
⇒ ny

Artikel ~~14a~~ 21

Rapportering och samarbete

1. Kommissionen ska inom ~~tre~~ ⇒ fyra ⇐ år efter det att denna förordning trätt i kraft lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om dess tillämpning. Rapporten ska särskilt belysa tillämpningen av artiklarna ~~8, 8a och 9~~ 8, 10 ⇒ , 11 ⇐ och 13.
2. Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta vid tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller insamling av uppgifter för den rapport som avses i punkt 1.



Artikel 22

Upphävande

Förordning (EEG) nr 95/93 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

↓ 95/93 (anpassad)

Artikel ~~15~~ 23

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den ☒ första dagen i den andra tidtabellsperiod som börjar efter ☒ ~~trettonde dagen efter~~ det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens offentliga tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]



BILAGA I

Upphävd förordning och en förteckning över dess efterföljande ändringar

Rådets förordning (EEG) nr 95/93	(EGT L 14, 22.1.1993, s. 1)
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002	(EGT L 142, 31.5.2002, s. 3)
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003	(EUT L 221, 4.9.2003, s. 1)
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004	(EUT L 138, 30.4.2004, s. 50)
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009	(EUT L 167, 29.6.2009, s. 24)

BILAGA II

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning (EEG) nr 95/93	Denna förordning
Artikel 1.1 och 1.2	Artikel 1.1 och 1.2
Artikel 1.3	—
Artikel 2 a	Artikel 2.1
Artikel 2 b	Artikel 2.2
Artikel 2 c	—
Artikel 2 d	Artikel 2.3
Artikel 2 e	Artikel 2.4
Artikel 2 f i	Artikel 2.5
Artikel 2 f ii	Artikel 2.6
—	Artikel 2.7
—	Artikel 2.8
—	Artikel 2.9
Artikel 2 g	Artikel 2.11
Artikel 2 h	—
Artikel 2 i	Artikel 2.10
Artikel 2 j	Artikel 2.12
Artikel 2 k	Artikel 2.13
Artikel 2 l	Artikel 2.14
Artikel 2 m	Artikel 2.15
—	Artikel 2.16
—	Artikel 2.17
—	Artikel 2.18
—	Artikel 2.19

—	Artikel 2.20
—	Artikel 2.21
Artikel 3.1	Artikel 3.1
Artikel 3.2	Artikel 3.2
Artikel 3.3	Artikel 3.3
Artikel 3.4	Artikel 3.4
—	Artikel 3.5
Artikel 3.5	Artikel 3.6
Artikel 3.6	Artikel 3.7
Artikel 3.7	Artikel 3.8
—	Artikel 3.9
—	Artikel 3.10
Artikel 4.1	Artikel 5.1
—	Artikel 5.2
Artikel 4.2 a	Artikel 5.3 a
Artikel 4.2 b första meningen	Artikel 5.3 b
—	Artikel 5.3 b i
—	Artikel 5.3 b ii
Artikel 4.2 b andra meningen	Artikel 5.3 c
Artikel 4.2 c	Artikel 5.3 d
—	Artikel 5.3 i slutet
Artikel 4.3	Artikel 5.4
Artikel 4.4	Artikel 5.5
Artikel 4.5	Artikel 5.6
Artikel 4.6	Artikel 5.7
Artikel 4.7	Artiklarna 5.7 och 6.1
—	Artikel 6.2

Artikel 4.8

—

Artikel 4.9

Artikel 4.10

Artikel 5.1 första stycket

Artikel 5.1 a

—

Artikel 5.1 b

Artikel 5.2

Artikel 5.3

Artikel 6.1

Artikel 6.2

Artikel 6.3

—

Artikel 6.1 i slutet

Artikel 7

Artikel 8.1

Artikel 8.2, första stycket inledningsfrasen

Artikel 8.2, första stycket, första och andra
strecksatserna

Artikel 8.2 andra stycket

Artikel 8.3

Artikel 8.4

Artikel 8.5

—

Artikel 8.6

Artikel 8.7

Artikel 6.3

Artikel 6.4

—

Artikel 6.5

Artikel 8.1 första stycket

Artikel 8.1 a

Artikel 8.1 b

Artikel 8.1 c

Artikel 8.2

Artikel 8.3

Artikel 4.1

Artikel 4.5

Artikel 4.2

Artikel 4.3

Artikel 4.4

Artikel 7

Artikel 10.1

Artikel 10.2 inledningsfrasen

Artikel 10.2 a och b

—

Artikel 9.3

Artikel 10.5

Artikel 9.8 första stycket

Artikel 9.8 andra stycket

Artikel 9.7

Artikel 9.9

—	Artikel 11
Artikel 8a	Artikel 13
Artikel 8a.1	Artikel 13.1
—	Artikel 13.2 första stycket
Artikel 8a.2	Artikel 13.2 andra stycket
—	Artikel 13.2 i slutet
Artikel 8a.3	Artikel 13.3
Artikel 8b första meningen	Artikel 10.7
Artikel 8b andra meningen	Artikel 14
Artikel 8b tredje meningen	—
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10.1	Artikel 9.1
Artikel 10.2	—
Artikel 10.3	Artikel 10.4
Artikel 10.4 a, första, andra och tredje strecksatserna	Artikel 10.5 a i, ii och iii
Artikel 10.4 b, c och d	Artikel 10.5 b, c och d
—	Artikel 10.5 i slutet
Artikel 10.5	Artikel 10.7
—	Artikel 10.6
Artikel 10.6	Artikel 9.3
Artikel 10.7	Artikel 9.4
Artikel 10.8	Artikel 9.5
Artikel 10.9	Artikel 9.6
Artikel 10a	—
Artikel 11	Artikel 19
Artikel 12	Artikel 20

Artikel 13.1 och 13.2

—

Artikel 13.3

Artikel 13.4

—

Artikel 14.1

—

Artikel 14.2

Artikel 14.3

Artikel 14.4

Artikel 14.5

Artikel 14.6 a och b

Artikel 14a

—

Artikel 15

—

—

Artikel 16.1 och 16.2

Artikel 16.3

Artikel 16.4

—

Artikel 15

Artikel 17.1

Artikel 17.2

Artikel 18.1

—

Artikel 18.2

Artikel 18.3

Artikel 18.4 första och andra stycket

Artikel 21

Artikel 22

Artikel 23

Bilaga I

Bilaga II