
486

Besluit van 15 september 2005 tot wijziging van het Besluit slotallocatie in verband met het tegengaan van slotmisbruik

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 3 mei 2005, nr. HDJZ/LUV/2005-1126, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op verordening nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (PbEG L 14), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij verordening nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 (PbEG L 138), en op artikel 76, eerste lid, onderdeel c, van de Luchtvaartwet;

De Raad van State gehoord (advies van 18 juli 2005, nr. W09.05.0174/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 9 september 2005, nr. HDJZ/LUV/2005-1707, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit slotallocatie wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te vervallen en onderdeel c wordt geletterd b.

2. Onderdeel b (nieuw), onder 1°, komt te luiden:

1°. de exploitant van een luchtvaartterrein dan wel de luchthaven Schiphol,;

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Onze Minister kan een luchtvaartterrein dan wel de luchthaven Schiphol aanwijzen als:

- a. een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen;
- b. een gecoördineerde luchthaven.

2. In het tweede lid wordt «tot een gecoördineerd luchtvaartterrein of een volledig gecoördineerd luchtvaartterrein aanwijst» vervangen door: aanwijst als een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een gecoördineerde luchthaven.

C

Artikel 3, eerste tot en met derde lid, komen te luiden:

1. Indien Onze Minister van zijn bevoegdheid, bedoeld in artikel 2, gebruik maakt, wijst hij een luchthavencoördinator dan wel een bemiddelaar inzake de dienstregelingen aan voor een of meer luchthavens.

2. De krachtens het eerste lid aangewezen luchthavencoördinator dan wel bemiddelaar oefent zijn taak uit overeenkomstig artikel 4 van de verordening.

3. De burgerexploitant stelt overeenkomstig artikel 6, eerste lid, tweede alinea, van de verordening coördinatieparameters vast welke ten grondslag liggen aan het door Onze Minister telkenmale vastgestelde gebruiksplan, waarin op voorstel van de burgerexploitant adequate marges zijn opgenomen.

D

Artikel 4, eerste en tweede lid, komen te luiden:

1. Onze Minister stelt een coördinatiecomité in ten behoeve van een of meer krachtens artikel 2, eerste lid, onderdeel b, aangewezen luchthavens.

2. Indien sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 10, negende lid, van de verordening, belegt Onze Minister een vergadering van het desbetreffende coördinatiecomité.

E

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het eerste en het tweede lid tot het tweede en het derde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

1. De burgerexploitant van een krachtens artikel 2, eerste lid, onderdeel a, aangewezen luchthaven of van een luchtvaartterrein dat niet is aangewezen op grond van artikel 2, voert een grondige capaciteitsanalyse ten behoeve van het burgerluchtverkeer uit:

- a. op verzoek van Onze Minister, of
- b. naar aanleiding van een hem via Onze Minister bereikt verzoek als bedoeld in artikel 3, derde lid, onder I of II, van de verordening. In een geval als bedoeld onder b wordt de capaciteitsanalyse uitgevoerd binnen 6 maanden na indiening van het verzoek.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. De burgerexploitant van een krachtens artikel 2, eerste lid, onderdeel b, aangewezen burgerluchtvaartterrein of van het burgergedeelte van een krachtens artikel 2, eerste lid, onderdeel b, aangewezen militair luchtvaartterrein is gehouden coördinatieparameters als bedoeld in artikel 3, derde lid, twee maal per jaar vast te stellen ten behoeve van het burgerluchtverkeer.

3. In het derde lid wordt «het eerste lid» vervangen door: het tweede lid.

F

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

Het is luchtvaartmaatschappijen verboden herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uit te voeren op tijden die wezenlijk verschillen van het toegewezen slot of een slot te gebruiken op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van het slot, waardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad.

ARTIKEL II

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 8 november 2005, nr. 217.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 15 september 2005

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *achttiende* oktober 2005

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Naar aanleiding van de Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens is in 1997 het Besluit slotallocatie tot stand gekomen. In de verordening is een stelsel vastgelegd dat ervoor moet zorgen dat luchthavens over een instrument, te weten «slots», kunnen beschikken om capaciteitsproblemen te beheersen. Dit stelsel is bij Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens gewijzigd. De wijzigingsverordening dient ertoe het huidige systeem aan te scherpen. Met name het nieuwe artikel 11, tweede lid, en artikel 14, vijfde lid, van de wijzigingsverordening 793/2004 behoeven uitvoeringsmaatregelen. Aangezien artikel 11, tweede lid, de aansprakelijkheid van de slotcoördinator betreft, zal dit deel van de uitvoering van de verordening bij wet worden geregeld.

Volgens het huidige Nederlandse recht kan de slotcoördinator geconfronteerd worden met claims van luchtvaartmaatschappijen die gebaseerd zijn op algemene regels van onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW e.v.).

Het voornemen bestaat de bescherming van de slotcoördinator wettelijk te regelen door middel van een voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart. Het is daarbij de bedoeling dat een nieuwe titel 7.2 Slotallocatie in de Wet luchtvaart wordt ingevoegd waaronder wordt bepaald dat een luchthavencoördinator als bedoeld in verordening nr. 95/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens (PbEG L 14) die bij de uitvoering van zijn taak krachtens de verordening schade toebrengt aan luchtvaartmaatschappijen of anderen, daarvoor niet aansprakelijk is, tenzij de schade een gevolg is van zijn opzet of roekeloosheid.

De overige aanpassingen waarin de wijzigingsverordening voorziet, leiden tot technische en redactionele aanpassingen van het Besluit slotallocatie. Deze aanpassingen hebben voornamelijk betrekking op wijzigingen in de terminologie die in de verordening wordt gebruikt. Zo worden de begrippen gecoördineerd luchtvaartterrein en volledig gecoördineerd luchtvaartterrein vervangen door luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of een gecoördineerde luchthaven. Bovendien krijgt de coördinator, die in artikel 3 van het huidige besluit wordt bedoeld, formeel een andere benaming, al naar gelang de status van de luchthaven waar taken voor worden uitgevoerd.

Dit wijzigingsbesluit heeft geen verhoging van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven of voor burgers tot gevolg.

In de bijlage bij deze toelichting is een transponeringstabel van de omzetting van verordeningbepalingen in Nederlandse regelgeving opgenomen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel F

In rest van deze toelichting wordt vooral ingegaan op de implementatie van artikel 14, vijfde lid dat in het onderhavige besluit hoofdzakelijk wordt geïmplementeerd door middel van artikel I, onderdeel F.

Het systeem dat door beide verordeningen is vastgesteld ziet er als volgt uit.

Een luchthaven kan op verzoek worden aangewezen als een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen of als gecoördineerde luchthaven. Op beide soorten luchthavens wordt gewerkt met zogenaamde «slots». Een «slot» is volgens de verordening een door een coördinator overeenkomstig de verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig de verordening. Het verschil tussen een luchthaven met bemiddeling inzake de dienstregelingen en een gecoördineerde luchthaven is dat in het eerste geval er sprake is van een vrijwillige medewerking van de luchtvaartmaatschappijen, daar waar luchtvaartmaatschappijen verplicht over een slot moeten beschikken in het geval van een gecoördineerde luchthaven. Met inachtneming van allerlei technische, operationele en milieufactoren wordt vervolgens de zogenaamde slotcapaciteit vastgesteld. Op basis hiervan kan de door de minister aangewezen slotcoördinator «slots» uitgeven aan luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven aan willen doen. Verder wordt voor een gecoördineerde luchthaven een coördinatiecomité ingesteld, dat adviezen en voorstellen mag doen ten aanzien van een aantal in de verordening aangegeven onderwerpen, en dat tot taak heeft om in geval van klachten over de toewijzing van «slots» te bemiddelen.

Dit stelsel werkt in praktijk in het algemeen erg goed. De wijzigingsverordening heeft dan ook niet veel veranderd aan het systeem op zich, maar ziet in het algemeen meer op aanscherping hiervan. De voornaamste wijzigingen betreffen de handhaving van de verordening en het beperken van de aansprakelijkheid van de slotcoördinator. Ten aanzien van het laatste punt is een wetswijziging noodzakelijk. Hier zal dan ook op dit moment niet nader op worden ingegaan.

De aanleiding om over handhaving van de verordening in artikel 14 van de wijzigingsverordening bepalingen op te nemen was dat sommige luchtvaartmaatschappijen zich niet blijken te houden aan het toegewezen «slot» in de zin dat vliegtuigen bijvoorbeeld op een aanzienlijk later tijdstip landen dan is aangegeven bij de uitgifte van het «slot». Zo komt het voor dat een luchtvaartmaatschappij een «slot» dat is uitgegeven voor 22.15 uur (dagperiode) gebruikt om na 23.00 uur (nachtperiode) te landen. In Nederland wordt dit beschouwd als het vliegen zonder «nachtslot». Om een aantal redenen is dit niet wenselijk. Ten eerste kan het zogenaamde «off-slot vliegen», waaronder in dit geval zowel het vliegen op een aanzienlijk later tijdstip als het vliegen zonder «nachtslot» wordt verstaan, consequenties hebben voor de rest van het luchtverkeer en de luchthavenexploitatie. Het verdelen en reguleren van de capaciteit op een luchthaven is bedoeld om het verkeer zo soepel mogelijk te laten verlopen. Als luchtvaartmaatschappijen zich niet aan hun «slot» houden, kan dit gevolgen hebben voor andere vluchten. Ten tweede kan het «off-slot» vliegen consequenties hebben voor de geluidsbelasting. Tijdens de nachtperiode zijn minder «slots» te verdelen dan tijdens de dagperiode vanwege de geluidsbelasting. Een vliegtuig dat tijdens de dagperiode

behoort te landen, maar dit na het begin van de nachtperiode uiteindelijk doet, telt zwaarder mee voor de toegestane geluidsbelasting. Terwijl het werken met «slots» juist een middel moet zijn om dit te kunnen beheersen, blijkt dat er luchtvaartmaatschappijen zijn die stelselmatig «dagslots» gebruiken voor de nachtperiode.

Tot nu toe is het meerdere malen voorgekomen dat Schiphol met succes een civielrechtelijke procedure heeft gestart tegen de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig «off-slot» vlogen. Aangezien de problemen zich echter niet alleen voordoen in Nederland, met name op Schiphol, maar ook in andere Europese landen, is besloten om de verordening op dit punt aan te passen en een artikel (artikel 14) met betrekking tot handhaving toe te voegen. Onderhavig besluit implementeert dit nieuwe artikel van de verordening.

Artikel 14 van de verordening voorziet in een aantal instrumenten die kunnen worden ingezet om luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen zich aan de toegewezen «slots» te houden. Hierbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen het «off-slot» landen of opstijgen en het zonder «slot» landen of opstijgen. Bovendien moet er rekening mee worden gehouden dat in Nederland in praktijk gebruik wordt gemaakt van «dagslots» en «nachtslots». Als een luchtvaartmaatschappij met een «dagslot» tijdens de nachtperiode wil landen, wordt dit beschouwd als het vliegen zonder «nachtslot». De verordening kent dit onderscheid echter niet. Ook als een luchtvaartmaatschappij een «dagslot» bezit en in de nachtperiode landt, zal dit in lijn met de verordening niet worden beschouwd als het vliegen zonder «slot», maar als «off-slot» landen. Het betreft hier dus een nationaal onderscheid dat voor de toepassing van de verordening echter geen problemen oplevert. Als «off-slot» landen of opstijgen wordt voor wat betreft de handhaving dan ook de gevallen beschouwd die in artikel 14, vijfde lid, van de verordening worden bedoeld. Het betreft situaties waarin luchtvaartmaatschappijen herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uitvoeren op tijden die wezenlijk verschillen van het toegewezen slot of een slot gebruiken op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van het slot, waardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad.

Dit onderscheid ziet op twee los van elkaar staande situaties, waarbij in het tweede geval wordt gedoeld op het gebruik van een slot met een ander type vliegtuig dan door de luchtvaartmaatschappij werd aangegeven op het moment van toewijzing van het desbetreffende slot. Beide handelingen worden in artikel 7 verboden.

Ten aanzien van het vliegen zonder slot heeft de luchtverkeersleiding de mogelijkheid om vliegplannen te verwerpen met als gevolg dat de vlucht niet kan worden uitgevoerd. Uit lezing van artikel 14, eerste lid, van de verordening in combinatie met artikel 5.13 en 5.14 van de Wet luchtvaart blijkt welke partijen worden bedoeld met «de bevoegde luchtverkeersleidingsautoriteiten», die de bevoegdheid krijgen om vliegplannen te verwerpen. In Nederland zijn dit de LVNL, de minister van Defensie, Eurocontrol en in voorkomende gevallen de luchtverkeersleiding van aangrenzende lidstaten. De mogelijkheid om deze bevoegdheid daadwerkelijk te benutten hangt echter samen met nadere Europese regelgeving.

Met betrekking tot het «off-slot» landen of opstijgen zijn er meer middelen beschikbaar. Zo kan de slotcoördinator series «slots» in drie gevallen intrekken. Ten eerste is dit mogelijk in het geval dat een maatschappij in oprichting op een bepaalde datum nog niet over de vereiste vergunningen beschikt. Ten tweede indien niet is voldaan aan de zogenaamde 80%-regeling. Ten slotte kan de slotcoördinator optreden in gevallen waarin sprake is van het herhaaldelijk en opzettelijk op een ander

tijdstip is opstijgen of landen dan op het «slot» is aangegeven of het «slot» op een significant andere wijze gebruiken dan was bedoeld op het moment van uitgifte, waardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad. Ten aanzien van de laatste gevallen raakt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij ook het recht van artikel 8, tweede lid, van de verordening kwijt met als gevolg dat geen zogenaamd historisch recht meer bestaat op de ingetrokken reeks of reeksen «slots» in een volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode noch het recht op een wijziging van de tijden van deze reeks of reeksen.

Naast de mogelijkheden die de slotcoördinator heeft in het geval van «off-slot» landen of opstijgen, is de lidstaat de plicht opgelegd om te voorzien in effectieve, proportionele en weerhoudende sancties of gelijkwaardige maatregelen om herhaaldelijk en opzettelijk «off-slot»-vliegen, dan wel het significant anders benutten van een slot tegen te gaan.

Met de wijziging van het Besluit slotallocatie wordt uitvoering gegeven aan deze verplichting van de lidstaat. Ten aanzien van de overige leden van artikel 14 van de verordening zijn geen uitvoeringsmaatregelen vereist.

De bedoelde sancties of gelijkwaardige maatregelen zijn in dit geval de vorm gegeven van een verbod overeenkomstig artikel 14, lid 5, van de verordening dat is opgenomen in het nieuwe artikel 7 van het Besluit slotallocatie. Dit verbod kan bestuursrechtelijk worden gehandhaafd door middel van de toepassing van bestuursdwang, zoals dat is vastgelegd in artikel 72 van de Luchtvaartwet. Bestuursdwang zal alleen kunnen worden gebruikt indien sprake is van herhaaldelijk en opzettelijk slotmisbruik of wezenlijk ander gebruik van slots dan bedoeld ten tijde van de toewijzing. In beide gevallen moet tevens zijn voldaan aan de voorwaarde dat daardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad. Als een luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat er sprake is geweest van overmacht, zal niet worden ingegrepen. De toepassing van bestuursdwang zou eruit kunnen bestaan dat vliegtuigen aan de grond worden gehouden als blijkt dat een luchtvaartmaatschappij wil opstijgen in strijd met het in het nieuwe artikel 7 van het Besluit slotallocatie bedoelde verbod. In het laatste geval is sprake van preventieve bestuursdwang, hetgeen alleen mogelijk is indien het een klaarblijkelijk gevaar van een op zeer korte termijn te verwachten overtreding van het bij artikel 7 van het besluit gestelde voorschrift betreft en die overtreding in het besluit tot het toepassen van bestuursdwang kan worden omschreven met een mate van duidelijkheid die uit een oogpunt van rechtszekerheid ten aanzien van handhavingsbeschikkingen is vereist (ABRvS, 19 juni 2002, LJN-nummer AE 4342). Afgezien van deze mogelijkheden tot het toepassen van bestuursdwang kan bovendien een last onder dwangsom worden opgelegd, hetgeen op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht is gekoppeld aan de bevoegdheid bestuursdwang toe te passen.

Aangezien het geschetste probleem voornamelijk op de luchthaven Schiphol voorkomt, waren daar in praktijk al afspraken gemaakt tussen partijen hoe men omgaat met dergelijke gevallen. Naar aanleiding van de zorgplicht die de sector (burgerexploitant, luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen) heeft gekregen in artikel 8.18 Wet luchtvaart, zijn in aansluiting op de onderhavige wijziging afspraken gemaakt over het moment dat bestuursdwang eventueel zal worden toegepast. De huidige praktijk is dat, indien is geconstateerd dat een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk niet volgens het toegewezen «slot» heeft gevlogen, het «off-slot» vliegen wordt besproken in het zogenaamde slot performance comité. Van dit comité, dat onderdeel uitmaakt van het

coördinatieteam, zijn onder meer de slotcoördinator en Schiphol lid. De coördinator stuurt vervolgens een brief naar de betrokken luchtvaartmaatschappij waarin wordt gevraagd naar de reden van het «off-slot» vliegen. Indien de luchtvaartmaatschappij niet reageert, wordt nogmaals een brief verstuurd. De slotcoördinator zal deze acties nog steeds blijven uitvoeren na de inwerkingtreding van het handhavingstelsel. Bovendien wordt van Schiphol verwacht dat indien mogelijk operationele maatregelen zullen worden toegepast. Pas indien deze middelen geen resultaat hebben opgeleverd en sprake is van herhaaldelijk en opzettelijk slotmisbruik, zal de overheid bestuursdwang toepassen. De benodigde gegevens hiertoe, zoals bijvoorbeeld de aankomsttijden volgens de toegewezen «slots» en de daadwerkelijke aankomsttijden, zullen worden verstrekt door de slotcoördinator en de luchthaven Schiphol.

Het oude artikel 7 uit het Besluit slotallocatie betrof overigens een uitgewerkte inwerkingtredingbepaling die met de onderhavige wijziging kon worden geschrapt.

Artikel II

Op grond van artikel 2 van de wijzigingsverordening is de wijziging van de verordening op 30 juli 2004 in werking getreden. Artikel 11, tweede lid, met betrekking tot de bescherming van slotcoördinatoren tegen aansprakelijkheid en artikel 14, vijfde lid, inzake de handhaving van bepalingen met betrekking tot slotgebruik treden volgens de verordening op 30 juli 2005 in werking.

Mede door de complexiteit van de een deel van de te regelen materie is het niet mogelijk gebleken de in Nederlandse regelgeving om te zetten bepalingen tijdig in werking te doen treden. Op grond van artikel II van dit besluit treedt de onderhavige wijziging van het Besluit slotallocatie daags na plaatsing in het Staatsblad in werking. Dit heeft voor de minder triviale technische en redactionele aanpassingen in het besluit naar verwachting geen praktische gevolgen. Ook de enigszins verlate inwerkingtreding van de nieuwe handhavingregeling zal nauwelijks gevolgen hebben voor de handhavingpraktijk die op dat punt nog geheel gevormd moet worden.

De wettelijke regeling van de bescherming van de slotcoördinator tegen aansprakelijkheid loopt echter een langere vertraging op. Het doorlopen van het hiervoor noodzakelijke wetgevingstraject vergt een dusdanige voorbereidingstijd dat de beoogde bescherming van de slotcoördinator eerst na de mogelijke vaststelling van een voorstel van wet tot wijziging van de Wet luchtvaart kan worden geformaliseerd. Voorzover tot aan die formalisering wel sprake zal zijn van een, overigens niet eerder voorgekomen, aansprakelijkstelling van de slotcoördinator zal de rechter bepalen in hoeverre in de geest van de geldende verordening uitspraak kan worden gedaan.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Bijlage bij Nota van toelichting

Transponeringstabel

Bepalingen verordening (EEG) nr. 95/93 zoals gewijzigd door verordening (EG) nr. 793/2004	Besluit slotallocatie	Wet luchtvaart
Artikel 1	Behoeft geen wettelijke implementatie (reikwijdtebepaling)	-
Artikel 2, onderdeel d	Artikel 1, onderdeel b, en artikel 2	-
Artikel 2 onderdelen a t/m c	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 3, onderdeel a	Behoeft geen wettelijke implementatie (feitelijke uitvoering)	-
Artikel 3, onderdelen b t/m d	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 4 onderdelen a t/m f	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 5, eerste t/m derde lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 6, eerste lid	Artikel 3, derde lid, en artikel 5, tweede lid	-
Artikel 6, tweede en derde lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 7, eerste t/m derde lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 8, eerste t/m vierde lid en zesde t/m achtste lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 8, vijfde lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (feitelijke uitvoering)	-
Artikel 8a, eerste t/m vierde lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 9, eerste en tweede lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 10, eerste t/m zevende lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 11, eerste lid	Nieuw artikel 7	-
Artikel 11, tweede lid	-	Pm wetsvoorstel in voorbereiding
Artikel 13	Behoeft geen wettelijke implementatie (betreft EG-procedure)	-
Artikel 14, eerste lid	-	Artikel 5.13
Artikel 14, tweede, derde, vierde en zesde lid	Behoeft geen wettelijke implementatie (rechtstreekse werking)	-
Artikel 14, vijfde lid	Nieuw artikel 7	-
Artikel 15	Inwerkingtredingsbepaling	-