



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 18.7.2006
KOM(2006) 396 slutlig

2006/0130 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen
(omarbetning)**

(framlagt av kommissionen)

{SEK(2006) 943}
{SEK(2006) 976}

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

Regelverket för avreglering fastställs genom förordningarna (EEG) nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92 – ”tredje paketet” med förordningar för den inre luftfartsmarknaden – och har bidragit till att göra luftfartstjänsterna effektivare och billigare. Erfarenheterna från det senaste decenniet har emellertid visat att vissa bestämmelser i det tredje paketet antingen har tillämpats dåligt eller behöver förtydligas eller revideras. Dels finns det skillnader i fråga om tillämpning och tolkning av de tre förordningarna i de olika medlemsstaterna, dels finns det ett behov av klargörande. Därför krävs det en revidering av förordningarna för att garantera att det skapas likvärdiga marknadsvillkor för alla EU-flygbolag. Revideringen av det tredje paketet syftar till att öka marknadseffektiviteten, öka flygsäkerheten och förbättra passagerarskyddet.

- **Allmän bakgrund**

Den 23 juli 1992 nåddes den sista etappen i avregleringen av luftfarten i gemenskapen genom antagandet av de tre rådsförordningarna nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92 – dessa kallas det ”tredje paketet”. Detta paket var en uppföljning av det ”första paketet”, som antogs i december 1987, och det ”andra paketet” från juni 1990.

Mer än tio år efter ikraftträdandet har det tredje paketet i stort sett fyllt sin funktion och möjliggjort en oöverträffad tillväxt inom luftfarten i Europa. Gamla monopol har försvunnit, cabotagetrafik inom gemenskapen har införts och konkurrensen på alla marknader har skärpts till gagn för konsumenterna.

Trots dessa framgångar måste de flesta flygbolag i gemenskapen fortfarande hantera problem till följd av överkapacitet och till följd av en alltför hög grad av uppsplittring av marknaden. Den bristande enhetligheten i tillämpningen av det tredje paketet i de olika medlemsstaterna, samt kvardröjande restriktioner för luftfartstjänster inom gemenskapen, har fått följande effekter:

- o Avsaknad av likvärdiga marknadsvillkor: Marknadens effektivitet påverkas av snedvriden konkurrens (några exempel: olika tillämpning av krav i fråga om operativa licenser, diskriminering av EU-lufttrafikföretag på grundval av nationalitet, diskriminerande behandling vad gäller flyglinjer till tredjeländer).
- o Bristande enhetlighet i tillämpningen av regler om leasing av luftfartyg från tredjeländer med besättning, något som medför snedvridning av konkurrensen samt arbetsmarknadsmässiga konsekvenser.
- o Passagerarna kan inte dra full nytta av den inre marknaden till följd av bristande öppenhet i prissättningen eller diskriminering på grundval av bosättningsort.

- **Gällande bestämmelser**

Syftet med förslaget är att revidera och konsolidera förordningarna (EEG) nr 2407/92,

2408/92 och 2409/92.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Förslaget stärker den inre marknaden genom att det främjar konsolideringen av marknaden. Därigenom skapas en mer konkurrenskraftig miljö med europeiska lufttrafikföretag som kan möta den internationella konkurrensen. Det bidrar till Lissabonstrategins mål genom att öka Europas konkurrenskraft.

Särskild uppmärksamhet har ägnats åt förenklingen och konsolideringen av innehållet i förordningarna (EEG) nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92. Detta görs i enlighet med kommissionens åtagande att förenkla innehållet i gemenskapens regelverk, att uppdatera det och att minska dess omfång.

Vissa av de föreslagna ändringarna kan få negativa miljökonsekvenser. Det bör påpekas att kommissionen redan har vidtagit åtgärder för att komma till rätta med dessa miljökonsekvenser genom särskilda initiativ inom ramen för strategin för hållbar utveckling och Europiska klimatförändringsprogrammet (se även ”*Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – Att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen*”, KOM(2005) 459 av den 27 september 2005).

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Utarbetandet av det här förslaget har föregåtts av ett offentligt samråd för att samla in så många kommentarer och förslag som möjligt från berörda privatpersoner och organisationer. Kommissionen har fått in 56 bidrag från nationella myndigheter, internationella organisationer, flygplatser, organisationer som företräder arbetstagare eller användare inom luftfartssektorn samt från lufttrafikföretag och deras branschorganisationer.

Ett möte med berörda parter hölls i Bryssel den 26 februari 2004. Där deltog delegationer från elva medlemsstater och från elva organisationer som företräder lufttrafikföretag, flygplatser, researrangörer samt anställda och arbetstagare inom luftfartssektorn.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Merparten av deltagarna är nöjda med nuvarande lagstiftning men är överens om att det behövs vissa justeringar och en harmonisering, och detta skulle kunna åstadkommas genom en precisering av bestämmelserna eller genom riktlinjer. Det finns stöd för en modernisering och förenkling av bestämmelserna och för en strykning av sådana bestämmelser som behövdes 1992 men som idag är föråldrade.

När det gäller förordning (EEG) nr 2407/92 finns det ett behov av mer detaljerade bestämmelser för att skärpa övervakningen av lufttrafikföretagens ekonomiska ställning och för att införa strängare krav för leasing av luftfartyg.

När det gäller förordning (EEG) nr 2408/92 betonar de flesta deltagarna att förbindelser med tredjeländer måste regleras genom särskilda avtal och bestämmelser. Det råder bred enighet om behovet av att förenkla förfarandet för fullgörande av allmän trafikplikt, men ett betydande antal lufttrafikföretag betonar den risk för snedvridning av konkurrensen som skulle kunna uppstå till följd av överdriven användning av allmän trafikplikt. De flesta deltagarna var positivt inställda till ett förtydligande av reglerna om fördelningen av trafik mellan flygplatser och till fastställandet av objektiva kriterier.

När det gäller förordning (EEG) nr 2409/92 motsätter sig lufttrafikföretagen allt som skulle kunna äventyra den rätt att fritt fastställa passagerarpriser som för närvarande garanteras genom konkurrenslagstiftningen och i skyddsbestämmelser i förordning 2409/92. Vissa nationella och regionala myndigheter och användarorganisationer förefaller emellertid vara villiga att agera för att garantera större öppenhet och genuin tillgång för alla européer till de passagerarpriser som erbjuds i unionen.

Alla kommentarer som framfördes under samrådet har granskats omsorgsfullt i samband med utarbetandet av förslaget. Resultaten från samrådet har beaktats i den konsekvensanalys som genomfördes under perioden december 2004–oktober 2005 med hjälp av en kontraktsanställd konsult.

Ett öppet samråd genomfördes via Internet under perioden 17 mars 2003–30 september 2003. Kommissionen mottog 56 svar. Resultaten återfinns på webbplatsen http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm.

- **Extern experthjälp**

Något behov av extern experthjälp fanns ej.

- **Konsekvensanalys**

Revideringen av det tredje paketet syftar inte till någon radikal förändring av regelverket. Syftet är att göra en rad justeringar för att ta itu med konstaterade problem. Alla alternativ som innebar ett alltför stort avsteg från det existerande regelverket – såsom inrättandet av en tillståndsmyndighet på gemenskapsnivå – har redan uteslutits via samrådsförfarandet. Därför har vi jämfört ett alternativ ”utan förändringar” med ett alternativ ”med förändringar”. Det sistnämnda består av en rad åtgärder som direkt är inriktade på vart och ett av de problem som konstaterats i samband med analysen av det tredje paketet:

1. I alternativet ”utan förändringar” ändras inte de tre förordningar som för närvarande utgör det tredje paketet. Ovannämnda problem, som beror på bristande enhetlighet i tillämpningen av det tredje paketet, förväntas bestå eller även förvärras om lagstiftningen lämnas oförändrad.

2. Alternativet ”med förändringar” inbegriper en rad revideringar av det tredje paketet för att säkerställa en enhetlig och effektiv tillämpning av dess regler. Konsekvensanalysen visade att dessa åtgärder väl fullgör sina syften samt att deras ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga effekter är positiva, samtidigt som miljökostnaderna är förhållandevis begränsade.

Kommissionen har i enlighet med arbetsprogrammet genomfört en konsekvensanalys som bifogas detta förslag.

3) FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Den föreslagna förordningen kommer att garantera en effektiv och enhetlig tillämpning av gemenskapens lagstiftning för den inre luftfartsmarknaden genom strängare och precisare tillämpningskriterier (t.ex. för operativa licenser, leasing av luftfartyg, allmän trafikplikt och regler för trafikfördelning). Genom förslaget stärks också den inre marknaden: dels genom att man upphäver existerande restriktioner som gäller för tillhandahållande av luftfartstjänster och som härrör från gamla bilaterala avtal mellan medlemsstater, dels genom att gemenskapen får rätt att förhandla med tredjeländer om trafikerättigheter inom gemenskapen. Vidare stärks konsumenternas rättigheter genom att öppenhet i prissättningen främjas och genom att diskriminering motverkas.

Genom förslaget förenklas och konsolideras lagstiftningen, samtidigt som man tar bort delar av tredje paketet som är på väg att komma ur bruk och förtydligar bestämmelserna där det behövs. De tre existerande förordningarna i tredje paketet kommer att slås samman till en enda text.

- **Rättslig grund**

Förslaget till förordning, som upphäver förordningarna (EEG) nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92, bygger på artikel 80.2 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Medlemsstaterna kan av följande skäl inte själva i tillräcklig utsträckning uppnå målen för förslaget:

- Erfarenheterna från genomförandet av tredje luftfartspaketet visar att lagstiftningen inte tolkas och tillämpas enhetligt i de olika medlemsstaterna. Det hindrar uppkomsten av en marknad med konkurrens på lika villkor för gemenskapens lufttrafikföretag. Eftersom luftfarten är en internationell bransch går det inte att lösa dessa problem på medlemsstatsnivå.

- Det faktum att tredje luftfartspaketet inte tillämpas enhetligt leder till snedvridning av konkurrensen, eftersom företag från olika medlemsstater i praktiken inte kan verka på samma villkor.

Målen i förslaget uppnås lättare genom åtgärder på gemenskapsnivå eftersom

- man på så sätt bäst åstadkommer en enhetligare tillämpning av tredje luftfartspaketet genom att från centralt håll klargöra och precisera bestämmelserna,

- gemenskapslagstiftningen innehåller vissa hinder för det fria tillhandahållandet av tjänster, hinder som måste bort,
- de aktuella problemen har transnationell karaktär vilket gör att de bara kan lösas på EU-nivå.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

- De föreslagna ändringarna lämnar utrymmet för nationella beslut i stort sett oförändrat, samtidigt som de bidrar till att säkerställa en enhetlig tolkning av gemenskapslagstiftningen. Möjligheterna för gemenskapen att ingripa har förbättrats endast i noga specificerade fall, där risken för snedvridning av marknaden till följd av nationella beslut är störst.
- Förslaget innebär skärpt tillsyn. För en del medlemsstater kan det leda till en ökad administrativ börda på de nationella myndigheterna i fråga om tillsyn av operativa licenser. Inom andra områden torde bördan dock förbli oförändrad eller minska, t.ex. när det gäller allmän trafikplikt.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen typ av rättsakt: förordning.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

En förordning är bäst eftersom

- förslaget innebär ändring av tre gamla förordningar,
- målet är att åstadkomma en enhetligare tillämpning av gemenskapslagstiftningen på den inre luftfartsmarknaden.

4) **BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5) **ÖVRIGA UPPLYSNINGAR**

- **Förenkling**

Förslaget innebär att lagstiftningen förenklas.

Föråldrade bestämmelser tas bort. Där det har varit möjligt har förordningarnas innehåll, uppställning och språkliga utformning reviderats för att göra dem mer lättfattade och undvika tvetydigheter. Tack vare den förenklade uppställningen har de kunnat sammanställas till en enda förordning.

Förslaget ingår i kommissionens löpande program för uppdatering och förenkling av gemenskapens regelverk och i dess arbets- och lagstiftningsprogram enligt referensdokument 2002/TREN/28.

- **Upphävande av gällande lagstiftning**

Om förslaget antas kommer befintlig lagstiftning att upphävas.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Förslaget gäller en EES-fråga och bör därför utsträckas till att omfatta hela EES-området.

- **Närmare redogörelse för förslaget**

1. Skärpning av kraven för beviljande och återkallande av operativa licenser

Lufttrafikföretags ekonomiska ställning kontrolleras mer eller mindre strängt beroende på vilken medlemsstat som har utfärdat licensen. I praktiken garanteras därför inte konkurrens på lika villkor mellan lufttrafikföretag från olika medlemsstater, och konsolideringen av marknaden bromsas upp. Det faktum att finansiellt svaga lufttrafikföretag fortsätter att bedriva verksamhet innebär dessutom flygsäkerhetsrisker, utöver de ekonomiska risker som kunder löper vid konkurser.

Enligt förslaget skall medlemsstaterna skärpa tillsynen av operativa licenser och återkalla dem då kraven i förordningen inte längre uppfylls (artiklarna 5–10). Kommissionen skall också ha rätt att återkalla licenser i fall då medlemsstater låter bli att ingripa (artikel 14).

Förslaget har utformats så att man i framtiden skall kunna utvidga befogenheterna hos Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (*European Aviation Safety Agency* – EASA) när det gäller tillsyn av säkerhet och licenser. Syftet är att garantera en så effektiv och enhetlig tillsyn av lufttrafikföretagen som möjligt.

2. Skärpning av kraven för leasing av luftfartyg (artikel 13)

Wet-leasing av luftfartyg från tredjeländer – dvs. leasing med besättning – skapar värdefull flexibilitet hos EG-lufttrafikföretagen och ökar på så sätt lönsamheten i den europeiska luftfartssektorn, något som kommer kunderna till nytta. Tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92 ger emellertid anledning till oro när det gäller arbetsmarknadsaspekter och flygsäkerhet. Bestämmelser och praxis för leasing – och framför allt då *wet-leasing* – skiljer sig åt mellan medlemsstaterna.

Bedömning av säkerheten hos leasade luftfartyg från tredjeländer görs inte lika strängt i alla medlemsstater, och det skapar osäkerhet beträffande säkerhetsnivån. Ibland förekommer det att lufttrafikföretag sätter i system att använda *wet-leasing* från tredjeländer, och det väcker farhågor om negativa arbetsmarknadsmässiga effekter.

Genom förslaget införs strängare krav för att minimera risken för negativa arbetsmarknadsmässiga effekter och för att förbättra säkerheten. Det betonas att den

behöriga tillståndsmyndigheten vid sitt godkännande av leasingavtal måste intyga att säkerhetsnormer likvärdiga med dem i gemenskapen är uppfyllda. Leasing av luftfartyg registrerade i tredjeländer får bara tillåtas under extraordinära förhållanden under en sammanhängande period av högst sex månader. Perioden får förnyas högst en gång, och då för en period av högst sex månader som inte följer direkt på den första perioden.

3. Bestämmelserna om allmän trafikplikt preciseras (artiklarna 16, 17 och 18)

Kommissionen har omarbetat bestämmelserna om allmän trafikplikt för att förenkla administrationen, för att undvika överdriven användning av allmän trafikplikt och för att locka fler konkurrenter att delta i anbudsförfaranden. Bestämmelsen om offentliggörande har ändrats på så sätt att kommissionen behöver införa enbart ett kortfattat meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

För att undvika överdriven användning av allmän trafikplikt får kommissionen i enskilda fall kräva in en ekonomisk redogörelse som beskriver bakgrunden till trafikplikten. Bedömningen av huruvida en allmän trafikplikt är ändamålsenlig bör göras med särskild omsorg när den är avsedd att införas på sträckor som redan har järnvägstrafik med mindre än tre timmars restid. Anbudsförfarandena har ändrats på så sätt att den längsta koncessionstiden förlängts från tre till fyra år, och till fem år för regioner i de yttersta randområdena. En inbjudan om att delta i ett anbudsförfarande som avser förlängning av en koncession skall offentliggöras minst sex månader innan löptiden för den nya koncessionen börjar. Syftet är att man noggrant skall kunna utvärdera huruvida det fortfarande är nödvändigt att begränsa tillträdet till den aktuella linjen.

Vidare har en bestämmelse införts så att man skall kunna klara av plötsliga avbrott i trafiken på linjer med allmän trafikplikt.

Om den föreslagna förordningen, när den väl har antagits, har kvar sådana garantier om öppen redovisning, icke-diskriminering och proportionalitet som är likvärdiga med dem i kommissionens förslag om fastställande och utbetalning av ersättning för utövande av allmän trafikplikt, och för att garantera aktörerna rättssäkerhet i fråga om utbetalning av ersättning för utövande av allmän trafikplikt, för vilken kontrakt tilldelats enligt denna förordning, avser kommissionen att senast när denna förordning träder i kraft med stöd av artikel 86.3 i EG-fördraget anta en bindande rättsakt där kommissionen förklarar att ersättningar, som utbetalas i enlighet med förordningen, är förenliga med fördragets regler om statligt stöd och undantar dem från anmälningsskyldighet. Denna rättsakt kan ha formen av en uppdatering av kommissionens beslut av den 28 november 2005 (EGT L 312, 29.11.2005) med införande av en hänvisning till den nya förordningen och en utvidgning av tillämpningsområdet till att omfatta även ersättning för utövande av trafikplikt för vilken kontrakt tilldelas lufttrafikföretag i enlighet med denna förordning.

4. Brister i överensstämmelsen mellan den inre luftfartsmarknaden och tjänster till tredjeländer (artiklarna 15 och 22) har avlägsnats

I förslaget tas hänsyn till de åsikter som framfördes under samrådet så till vida att förbindelser med tredjeländer behandlas endast i den utsträckning de är direkt kopplade till bestämmelser i tredje luftfartspaketet.

För att säkerställa enhetlighet mellan den inre marknaden och dess förbindelser utåt, bland annat i fråga om det gemensamma europeiska gemensamma luftrummet (*Single European Sky*), bör tillträde till gemenskapsmarknaden för lufttrafikföretag från tredjeländer hanteras på ett enhetligt sätt genom förhandlingar på gemenskapsnivå. Därför kommer Europeiska gemenskaperna att bli ansvariga för förhandlingar med tredjeländer om trafikrättigheter inom gemenskapen.

Kvarvarande begränsningar från gamla bilaterala avtal mellan medlemsstaterna upphävs så att det inte kan förekomma diskriminering i fråga om gemensamma linjebeteckningar (*code share*) och i fråga om prissättning hos EG-lufttrafikföretag på flyglinjer till tredjeländer med start eller mellanlandningar på flygplatser i andra medlemsstater än lufttrafikföretagens egna medlemsstater.

5. Tydligare bestämmelser om fördelning av flygtrafik mellan flygplatser (artikel 19)

Det nuvarande förfarandet i två steg – dvs. först inrättande av ett flygplatssystem och därefter fastställande av bestämmelser om fördelning av flygtrafik mellan flygplatserna – ersätts av ett förfarande i ett steg. Den innebär att modellen med ett flygplatssystem överges. Medlemsstaterna får i stället införa regler om trafikfördelning mellan flygplatser som betjänar samma stad eller storstadsregion efter kommissionens förhandsgodkännande och efter samråd med berörd kommitté. Vidare gäller att de aktuella flygplatserna måste betjänas av en tillfredsställande transportinfrastruktur och att flygplatserna och den stad eller storstadsregion som de skall betjäna är förbundna med varandra genom pålitlig och effektiv kollektivtrafik med täta avgångar.

Enligt förslaget skall reglerna om trafikfördelning följa principerna om proportionalitet och öppenhet och grundas på objektiva kriterier. Genom denna regel fastslås att reglerna inte får missbrukas för att diskriminera mellan lufttrafikföretag.

6. Öppnare och tydligare prisredovisning för kunder. Sund prissättning

Bruket att publicera passagerarpriser exklusive skatter och avgifter – och ibland t.o.m. exklusive bränsletillägg – har blivit vitt spritt och det gör det svårt för kunderna att skaffa sig en ordentlig överblick. Det leder till snedvridning av konkurrensen, vilket i sin tur leder till att kunderna i genomsnitt måste betala högre passagerarpriser. Kommissionen kan också fortfarande konstatera att det förekommer fall med diskriminering på grundval av passagerares bosättningsort.

Enligt förslaget måste passagerarpriserna inkludera alla tillämpliga skatter och avgifter, och lufttrafikföretagen måste förse allmänheten med uttömmande information om sina passagerarpriser och fraktpriser och därmed förbundna villkor (artiklarna 2.18 och 24.1).

Lufttrafikföretagen skall sätta sina passagerarpriser utan att tillämpa någon diskriminering på grundval av passagerarens nationalitet eller bosättningsort (artikel 24.2). Det är också otillåtet med diskriminering som innebär att tillgång till ett lufttrafikföretags passagerarpriser begränsas på grundval av researrangörens etableringsort.

Erfarenheterna från genomförandet av tredje åtgärds paketet för avreglering av luftfarten visar att det inte förekommit några marknadsstörningar som skulle motivera

bibehållandet av särskilda bestämmelser om reglering av passagerarpriser, t.ex. bestämmelserna om prisskydd i artikel 6 i förordning (EEG) nr 2409/92. Av denna anledning, och med hänsyn till de allmänna konkurrensreglerna, avskaffas dessa branschspecifika bestämmelser.

↓ 2407/92 - 2408/92 - 2409/92
(anpassad)

2006/0130 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

⊗ EUROPAPARLAMENTET OCH ⊗ EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel
~~84.2~~ ⊗ 80.2 ⊗ ,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

~~med beaktande av Europaparlamentets yttrande,~~

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

↓ nytt

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, och

av följande skäl:

¹ EGT C , , s. .

² EGT C , , s. .

³ EGT C , , s. .

⁴ EGT C , , s. .

- (1) En rad väsentliga ändringar bör göras i rådets förordningar (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag⁵, (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen⁶ och (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik⁷. Av tydlighetsskäl bör dessa förordningar därför omarbetas och konsolideras till en enda förordning.
- (2) Genom antagandet av dessa tre förordningar avreglerades luftfartsmarknaden i gemenskapen. Trots att avregleringen har varit framgångsrik med avseende på tillväxt, konkurrens och lägre passagerarpriser medför den bristande enhetligheten i tillämpningen av förordningarna i de olika medlemsstaterna att det uppstår störningar på den inre luftfartsmarknaden.
- (3) För att säkerställa en effektivare och enhetligare tillämpning av gemenskapens lagstiftning för den inre luftfartsmarknaden krävs en rad justeringar av nuvarande regelverk.
- (4) Med tanke på det potentiella sambandet mellan ett lufttrafikföretags finansiella ställning och säkerheten, bör en strängare övervakning av lufttrafikföretagens finansiella situation organiseras.
- (5) Med tanke på att lufttrafikföretag med verksamhetsbaser i flera medlemsstater ökar i betydelse och med tanke på nödvändigheten att säkerställa effektiv övervakning av dessa lufttrafikföretag, bör en och samma medlemsstat ha ansvaret för tillsyn av drifttillstånd (AOC) och operativ licens.
- (6) För att säkerställa en enhetlig kontroll av att alla EG-lufttrafikföretag uppfyller kraven i de operativa licenserna, bör tillståndsmyndigheterna genomföra regelbundna utvärderingar av lufttrafikföretagens finansiella situation. Därför bör de sistnämnda tillhandahålla tillräckliga upplysningar om sin finansiella situation, i synnerhet under de första två åren av sin verksamhet eftersom denna period är särskilt kritisk för ett lufttrafikföretags överlevnad på marknaden.
- (7) För att minska risken för passagerarna bör EG-lufttrafikföretag, som inte uppfyller kraven för upprätthållande av en giltig operativ licens, inte tillåtas att fortsätta sin verksamhet. I sådana fall bör den behöriga tillståndsmyndigheten permanent eller tillfälligt återkalla den operativa licensen. Om den behöriga tillståndsmyndigheten underlåter att göra detta, bör kommissionen ha rätt att permanent eller tillfälligt återkalla den operativa licensen i syfte att säkerställa den enhetliga tillämpningen av gemenskapsrätten.
- (8) För att undvika överdriven användning av avtal om leasing av luftfartyg som är registrerade i tredjeländer, särskilt leasing med besättning (*wet lease*), bör detta medges endast under extraordinära förhållanden, t.ex. om det råder brist på erforderliga luftfartyg på gemenskapsmarknaden; tillstånden bör därvid vara strikt tidsbegränsade, och säkerhetsnormer som är likvärdiga med säkerhetsreglerna i gemenskapsrätten bör vara uppfyllda.

⁵ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

⁶ EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom anslutningsakten.

⁷ EGT L 240, 24.8.1992, s. 15.

- (9) För att garantera en säkert och enhetligt fungerande inre luftfartsmarknad, är det önskvärt att gemenskapen har ansvaret för förhandling med tredjeländer om trafikrättigheter inom gemenskapen. Därigenom undviks eventuell bristande enhetlighet mellan den inre marknaden och förhandlingar som företas av enskilda medlemsstater.
- (10) I syfte att förverkliga den inre luftfartsmarknaden bör man upphäva existerande restriktioner som tillämpas mellan medlemsstaterna, t.ex. i fråga om gemensamma linjebeteckningar (*code sharing*) på flyglinjer till tredjeländer eller i fråga om prissättning på flyglinjer till tredjeländer med mellanlandning i en annan medlemsstat (sjätte frihetsrättigheter).
- (11) De förhållanden under vilka allmän trafikplikt får införas bör tydligt fastställas på ett otvetydigt sätt, samtidigt som därmed sammanhörande anbudsförfaranden bör vara sådana att ett tillräckligt antal konkurrerande lufttrafikföretag kan delta i förfarandena. Kommissionen bör kunna inhämta all information som är nödvändig för att den skall kunna bedöma de ekonomiska skälen för införande av allmän trafikplikt i enskilda fall.
- (12) Gällande regler för fördelning av trafik mellan flygplatser som betjänar samma stad eller storstadsregion bör klargöras och förenklas.
- (13) Medlemsstaterna bör kunna ha möjlighet att reagera på plötsligt uppkomna problem förorsakade av oförutsebara och oundvikliga omständigheter som gör det tekniskt eller praktiskt mycket svårt att utöva lufttrafik.
- (14) Passagerare bör ha tillgång till samma passagerarpriser för samma flygningar oavsett bosättningsort inom gemenskapen, oavsett nationalitet och oberoende av researrangörernas etableringsort inom gemenskapen.
- (15) Passagerarna bör ha praktisk möjlighet att göra jämförelser av passagerarpriser mellan flygbolag. Därför bör offentliggjorda passagerarpriser ange det slutliga priset som passageraren skall betala, inklusive alla skatter och avgifter.
- (16) De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁸.
- (17) Eftersom en enhetligare tillämpning av gemenskapsrätten med avseende på den inre luftfartsmarknaden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås på medlemsstatsnivå på grund av luftfartens internationella karaktär, och därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, får gemenskapen vidta åtgärder i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen, som formuleras i samma artikel, går den här förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (18) Därför är det nödvändigt att upphäva förordningarna (EEG) nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92.

⁸ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Kapitel I: Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Syfte

↓ 2407/92 art. 1.1 (anpassad)

~~Denna förordning gäller de krav för utfärdande och upprätthållande av operativa licenser som medlemsstaterna ställer på lufttrafikföretag som är etablerade i gemenskapen.~~

↓ 2408/92 art. 1.1

~~Denna förordning gäller tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, för såväl regelbunden som icke regelbunden lufttrafik.~~

↓ 2409/92 art. 1.1 (anpassad)

~~I denna förordning finns bestämmelser om kriterier och förfaranden som gäller fastställande av biljettpriser och tariffer för lufttrafik uteslutande inom gemenskapen.~~

↓ nytt

1. Genom den här förordningen regleras utfärdandet av tillstånd för EG-lufttrafikföretag, deras rätt att utöva lufttrafik inom gemenskapen samt prissättningen av lufttrafik inom gemenskapen.
-

↓ 2408/92 art. 1.2 (anpassad)

2. ~~Denna förordnings tillämpning~~ ☒ Tillämpningen av kapitel III i denna förordning ☒ på flygplatsen i Gibraltar påverkar inte Spaniens eller Storbritanniens rättsliga ställning med avseende på tvisten om överhöghet över det territorium där flygplatsen är belägen.

↓ 2408/92 art. 1.3 (anpassad)

3. Tillämpningen av bestämmelserna ☒ i kapitel III ☒ i denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills ordningen i den gemensamma förklaring som avgavs av Spaniens och Storbritanniens utrikesministrar den 2 december 1987 har genomförts. När så sker, skall Spaniens och Storbritanniens regeringar samma dag underrätta rådet om detta.

↓ 2408/92 art. 1.4 (anpassad)

~~Flygplatserna på de grekiska öarna och på de öar i Atlanten som utgör den autonoma regionen Azorerna undantas från tillämpningen av denna förordning till och med den 30 juni 1993. Såvida inte annat beslutas av rådet efter förslag av kommissionen, skall detta undantag gälla under ytterligare fem år och får därefter förlängas med ytterligare en femårsperiod.~~

↓ 2407/92 Art. 2 (anpassad)

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning ~~avses med~~ ☒ gäller följande definitioner ☒ :

↓ 2407/92 art. 2 c (anpassad)

⇒ nytt

- (1) *operativ licens*: ett tillstånd, utfärdat av den ~~ansvariga medlemsstaten~~ ⇒ behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ för ett företag, att mot betalning utföra lufttransport av passagerare, post och/eller gods som anges i licensen.

↓ nytt

- (2) *behörig tillståndsmyndighet*: en myndighet som har rätt att bevilja eller avslå en ansökan om operativ licens, eller att permanent eller tillfälligt återkalla en operativ licens, i enlighet med kapitel II.

↓ 2407/92 art. 2 a

- (3) *företag*: en fysisk eller juridisk person, oavsett om verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller ett officiellt organ, oavsett om det har självständig status som juridisk person.

↓ 2408/92 art. 2 c och 2409/92 art. 2 f

- (4) *lufttrafik*: en flygning eller en serie flygningar för befordran av passagerare, gods och/eller post mot betalning.

↓ 2408/92 art. 2 e

- (5) *flygning*: en avgång från en angiven flygplats till en angiven destinationsflygplats.

↓ 2408/92 art. 2 k

- (6) *flygplats*: ett område i en medlemsstat som står öppet för kommersiell lufttransport.

↓ 2407/92 art. 2 d (anpassad)
⇒ nytt

- (7) *drifttillstånd (AOC)*: ett dokument, ☒ tillstånd, ☒ utfärdat ⇒ i enlighet med relevanta bestämmelser i gemenskapsrätten ⇐ ~~av en medlemsstats behöriga myndigheter~~ för ett företag eller en grupp av företag, i vilket intygas att företaget i fråga har de yrkesmässiga kunskaper och den organisation som krävs för att på ett betryggande sätt sköta de luftfartsaktiviteter som finns angivna i tillståndet.

↓ 2407/92 art. 2 g

- (8) *effektiv kontroll*: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller annat, som var för sig eller tillsammans och med hänsyn tagen till faktiska och rättsliga förhållanden, ger möjligheter att direkt eller indirekt utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt då det gäller

- (a) rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,
- (b) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ, omröstningar eller beslut, eller som på annat sätt ger ett avgörande inflytande på företagets verksamhet.

↓ 2407/92 art. 2 b

- (9) *lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens.

↓ 2408/92 art. 2 b och 2409/92 art. 2 h (anpassad)
⇒ nytt

- (10) *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats av ~~en medlemsstat~~ ⇒ en behörig tillståndsmyndighet ⇐ i enlighet med ~~rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag~~ ☒ kapitel II ☒ .
-

↓ 2407/92 art. 2 e
⇒ nytt

- (11) *verksamhetsplan*: en detaljerad beskrivning av lufttrafikföretagets planerade affärsverksamhet under den aktuella perioden, särskilt med avseende på ⇒ förväntad ⇐ marknadsutveckling och planerade investeringar, samt de beräknade finansiella och ekonomiska följderna av denna verksamhet.
-

↓ nytt

- (12) *lufttrafik inom gemenskapen*: lufttrafik som utförs inom gemenskapen.
-

↓ nytt

- (13) *transit*: rätten att flyga över gemenskapens territorium eller över ett tredjeland utan att landa samt rätten att landa för andra ändamål än trafikändamål.
-

↓ 2408/92 art. 2 f (anpassad)

- (14) *trafikrättighet*: ~~ett lufttrafikföretags rättighet att befordra passagerare, gods och/eller post i lufttrafik~~ ☒ utöva lufttrafik ☒ mellan två flygplatser inom gemenskapen.
-

↓ 2408/92 art. 2 l (anpassad)
⇒ nytt

- (15) *regional flygplats*: varje flygplats som ~~inte är upptagen i bilaga 1 som en kategori 1-flygplats~~ ⇒ uppfyller minst ett av de kriterier som fastställs i bilaga II ⇐.

↓ 2408/92 art. 2 g

- (16) *seat only-försäljning*: ett lufttrafikföretags, en av dess agents eller en researrangörs försäljning av platser direkt till allmänheten utan att några andra tjänster, såsom logi, ingår.
-

↓ 2408/92 art. 2 d

- (17) *regelbunden lufttrafik*: en serie flygningar där varje flygning uppfyller följande kriterier:
- (a) Den utförs med luftfartyg för befordran av passagerare, gods och/eller post mot betalning på ett sådant sätt att det på varje flygning finns platser som allmänheten kan köpa på individuell basis (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess agenter).
 - (b) Den bedrivs så att den betjänar trafiken mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen
 - enligt en utgiven tidtabell, eller
 - med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie.
-

↓ 2408/92 art. 2 n

- (18) *kapacitet*: det antal platser som bjuds ut till allmänheten i regelbunden luftfart under en given period.
-

↓ 2409/92 art. 2 a (anpassad)
⇒ nytt

- (19) ☒ *passagerarpriser* ☒ *flygpriser*: de priser i ~~eur~~ ☒ euro ☒ eller i nationell valuta som passagerare skall betala lufttrafikföretag eller dessas agenter för befordran av ~~den~~ ☒ dessa passagerare ☒ och deras bagage i lufttrafik samt de villkor som hänför sig till dessa priser, inberäknat ersättning och villkor som erbjuds agenturer och andra mellanhänder ☒ och inberäknat alla tillämpliga skatter och avgifter ☒.
-

↓ 2409/92 art. 2 d (anpassad)
⇒ nytt

- (20) *fraktpriser*: de priser i ~~eur~~ ☒ euro ☒ eller i nationell valuta som skall betalas för fraktbefordran samt de villkor som hänför sig till dessa priser, inberäknat ersättning

och villkor som erbjuds agenturer och andra mellanhänder ⇒ och inberäknat alla tillämpliga skatter och avgifter ⇐.

↓ 2408/92 art. 2 h och 2409/92 art. 2 i

- (21) *berörda medlemsstater*: den eller de medlemsstater som lufttrafiken bedrivs mellan eller inom.
-

↓ 2408/92 art. 2 i och 2409/92 art. 2 j

- (22) *involverade medlemsstater*: de berörda medlemsstaterna och den eller de medlemsstater där de lufttrafikföretag som bedriver lufttrafik har tillstånd.
-

↓ nytt

- (23) *storstadsregion*: ett tätortsområde som omfattar ett antal städer eller tätorter som, till följd av befolkningstillväxt och expansion, har växt ihop så att de bildar ett sammanhängande bebyggt område.
-

↓ 2407/92 art. 2 f
⇒ nytt

- (24) *driftredovisning*: en detaljerad redogörelse för ⇒ ett lufttrafikföretags ⇐ intäkter och kostnader under den aktuella perioden, fördelad på lufttransportverksamhet och annan verksamhet, och på materiella och immateriella poster.
-

↓ 2408/92 art. 2 m (anpassad)

~~Flygplatssystem: två eller flera flygplatser som förts samman eftersom de betjänar samma ort eller orter, som framgår av bilaga 2.~~

↓ 2409/92 art. 2 e (anpassad)

~~Standardfraktpriser: de tariffer som ett lufttrafikföretag normalt tillämpar med beaktande av sedvanliga rabatter.~~

↓ 2409/92 art. 2 c (anpassad)

~~Charterpriser: de priser i ecu eller i nationell valuta som passagerare skall betala researrangören för tjänster som består i eller omfattar befordran av dem och deras bagage i lufttrafik samt de villkor som hänför sig till dessa priser, inberäknat ersättning och villkor som erbjuds agenturer och andra mellanhänder.~~

↓ 2409/92 art. 2 k (anpassad)

~~Baspris: det lägsta fullständigt flexibla biljettpriset för enkel resa och tur och returresa, som bjuds ut till försäljning i minst samma utsträckning som varje annat fullständigt flexibelt biljettpris som bjuds ut för samma lufttrafik.~~

↓ 2408/92 art. 2 o (anpassad)

~~Allmän trafikplikt: varje skyldighet för ett lufttrafikföretag att på de flyglinjer som det trafikerar med tillstånd från en medlemsstat vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driften uppfyller de fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och prissättning som lufttrafikföretaget inte skulle uppfylla om det endast skulle ta hänsyn till sina kommersiella intressen.~~

↓ 2409/92 art. 2 b (anpassad)

~~Platspriser: de priser i ecu eller i nationell valuta som researrangören skall betala lufttrafikföretag för befordran av researrangören, dennes kunder och deras bagage i lufttrafik samt de villkor som hänför sig till dessa priser, inberäknat ersättning och villkor som erbjuds agenturer och andra mellanhänder.~~

↓ 2408/92 art. 2 j (anpassad)

~~Registreringsstat: den medlemsstat i vilken det tillstånd som avses i b är utfärdat.~~

↓ 2407/92 art. 3.3 (anpassad)
⇒ nytt

Kapitel II: Operativ licens

Artikel 3

⇒ Operativ licens ⇐

1. ~~Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 1.2, får inget~~ ☒ Inget ☒ företag ~~som är etablerat i gemenskapen~~ ☒ får ☒ mot betalning utföra lufttransporter av passagerare, post och/eller gods inom gemenskapen, om det inte har beviljats den nödvändiga operativa licensen.

↓ 2407/92 art. 3.2. (anpassad)

Ett företag som uppfyller ~~denna förordnings krav~~ ☒ kraven i detta kapitel ☒ har rätt att få en operativ licens utfärdad. ~~En sådan licens ger inte i sig tillgång till särskilda flyglinjer eller marknader.~~

↓ 2407/92 art. 3.1 (anpassad)

2. ~~Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.5, får en medlemsstat~~ ☒ Den behöriga tillståndsmyndigheten får ☒ inte utfärda operativa licenser ~~eller upprätthålla deras giltighet, om inte denna förordnings krav~~ ☒ kraven i detta kapitel ☒ uppfylls.

↓ 2407/92 art. 1.2 (anpassad)

3. ~~Förordningen gäller inte lufttransport av passagerare, post och/eller gods med icke-motordrivna och/eller ultralätta motordrivna luftfartyg och inte heller lokala flygningar som inte innebär transport mellan olika flygplatser. För sådana transporter gäller nationella regler om operativa licenser, om sådana finns, och gemenskapsrätt och nationell rätt om drifttillstånd.~~ ☒ Utan att det påverkar tillämpningen av andra gällande bestämmelser i gemenskapsrätten, nationell rätt eller internationell rätt skall följande kategorier av lufttrafik undantas från kravet på innehav av giltiga operativa licenser: ☒
- (a) ☒ Lufttrafik som utförs med icke-motordrivna luftfartyg och/eller ultralätta motordrivna luftfartyg. ☒
- (b) ☒ Lokala flygningar som inte innebär transport mellan olika flygplatser. ☒

Artikel 4

⇒ Villkor för beviljande av operativa licenser ⇐

~~En medlemsstat får~~ ☒ Den behöriga tillståndsmyndigheten skall ☒ utfärda operativ licens för ett företag ~~endast om~~ ☒ om följande villkor är uppfyllda: ☒

- (a) Dess huvudkontor och, i förekommande fall, dess säte är beläget i ~~denna medlemsstat~~ ⇒ gemenskapen och det bedriver större delen av sin verksamhet i gemenskapen ⇐ .
- (b) ⇒ Företaget innehar ett giltigt drifttillstånd. ⇐
- (c) ⇒ Om licensansökan ställs till myndigheten i en medlemsstat skall företagets huvudkontor och, i förekommande fall, dess säte vara belägna i den medlemsstaten, och det skall bedriva en väsentlig del av sin verksamhet i den medlemsstaten, och om drifttillståndet är utfärdat av en nationell myndighet skall samma medlemsstat ha ansvaret för tillsynen av drifttillståndet. ⇐
- (d) Dess huvudsakliga verksamhet är lufttransport enbart eller i kombination med annat affärsmässigt utnyttjande av luftfartyg eller reparation och underhåll av dem.
- (e) ⇒ Dess företagsstruktur gör det möjligt för den behöriga tillståndsmyndigheten att genomföra bestämmelserna i detta kapitel.
- (f) Medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater äger mer än 50 % av företaget och utövar den faktiska kontrollen över detsamma, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera andra företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket gemenskapen är part.
- (g) Företaget uppfyller de finansiella villkor som anges i artikel 5.
- (h) Företaget uppfyller de försäkringskrav som anges i artikel 11. ⇐

~~Utan att det påverkar avtal och konventioner, i vilka gemenskapen är en avtalsslutande part, skall företaget ägas och fortsatt komma att ägas av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater, antingen direkt eller genom majoritetsägande. Företaget skall fortlöpande effektivt kontrolleras av sådana stater eller personer.~~

↓ 2407/92 art. 4.4 (anpassad)

~~Ett företag som direkt eller indirekt har en andel i en kontrollerande aktiepost i ett lufttrafikföretag skall motsvara kraven i punkt 2.~~

↓ 2407/92 art. 4.3 (anpassad)

~~3. a) Utan hinder av punkterna 2 och 4, skall de lufttrafikföretag, som redan har godkänts enligt bilaga 1 till rådets förordning (EEG) nr 2343/90 och rådets förordning (EEG) nr 294/91 av den 4 februari 1991 om bedrivande av flygfrakttrafik mellan medlemsstater (), få behålla sina rättigheter enligt denna och därmed sammanhängande förordningar så länge de uppfyller övriga förpliktelser i denna förordning, och så länge de fortsätter att kontrolleras direkt eller indirekt av samma tredje länder och/eller av medborgare i samma tredje land som de som utövade sådan kontroll då denna förordning antogs. Sådan kontroll får dock när som helst överföras till medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater.~~

~~b) Möjligheten att köpa och sälja aktier enligt a gäller inte medborgare som har ett betydande ekonomiskt intresse i ett lufttrafikföretag i ett tredje land.~~

↓ 2407/92 art. 5.1 (anpassad)

⇒ nytt

Artikel 5

⇒ Finansiella villkor för beviljande av operativa licenser ⇐

1. ~~Ett lufttrafikföretag som ansöker om operativ licens för första gången måste i rimlig utsträckning visa för berörda myndigheter i den medlemsstat som utfärdar licensen~~
⇒ Den behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ ☒ skall ingående bedöma huruvida ett företag som för första gången ansöker om operativ licens kan visa ☒
 - (a) att det när som helst kan uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden baserade på realistiska antaganden, under ~~24~~ ⇒ 36 ⇐ månader räknat från driftstarten,
 - (b) att det kan täcka de fasta och rörliga kostnader som följer av verksamhetsplanen och som baseras på realistiska antaganden utan beaktande av driftintäkter, under tre månader från driftstarten.

↓ 2407/92 art. 5.2 (anpassad)
⇒ nytt

2. I enlighet med punkt 1 skall varje sökande lämna en verksamhetsplan för minst de första ~~två~~ ⇒ tre ⇐ driftåren. Verksamhetsplanen skall också ge en detaljerad redogörelse för sökandens ekonomiska förbindelser med andra affärsmässiga verksamheter som sökanden medverkar i, direkt eller via besläktade företag. Sökanden skall också lämna alla relevanta uppgifter, särskilt sådana som anges under ~~A~~ ⇨ punkt 1 ⇨ i ~~bilagan~~ ⇨ bilaga I ⇨ .

↓ 2407/92 art. 5.7 (anpassad)
⇒ nytt

3. Punkterna ⇨ 1 och 2 ⇨ ~~1-4 och 6~~ i denna artikel gäller inte för lufttrafikföretag som enbart bedriver verksamhet med luftfartyg vars högsta tillåtna startvikt är mindre än 10 ton och/eller som har färre än 20 platser. Sådana lufttrafikföretag skall när som helst kunna visa att deras nettokapital är minst ~~80 000 ecu~~ ⇒ 100 000 euro ⇨ eller på begäran från tillståndsmyndigheten lämna den information som behövs för tillämpningen av ~~punkt 5~~ ⇨ artikel 9.2. ⇨

En medlemsstat får dock tillämpa punkterna ⇨ 1 och 2 ⇨ ~~1-4 och 6~~ på lufttrafikföretag som den har utfärdat tillstånd för och som bedriver regelbunden flygtrafik eller vars årliga omsättning överstiger 3 miljoner ~~ecu~~ ⇨ euro ⇨ .

~~Kommissionen får efter att ha hört medlemsstaterna göra en lämplig höjning av talen i a, om den ekonomiska utvecklingen visar att ett sådant beslut är nödvändigt. En sådan ändring skall offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.~~

~~Varje medlemsstat kan hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet, som skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet, får i undantagsfall fatta ett annat beslut inom en månad.~~

↓ 2407/92 art. 9 (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 6

⇨ Drifttillstånd (AOC) ⇨

1. Det skall alltid vara ett villkor för utfärdandet av operativ licens och för dess giltighet att det berörda företaget har ett gällande drifttillstånd att utöva trafikrättigheter som täcker den verksamhet som den operativa licensen omfattar och som uppfyller kraven i ~~den relevanta radsförordningen~~ ⇨ relevanta bestämmelser i gemenskapsrätten ⇨ . ~~Till dess den radsförordning som avses i punkt 1 börjar tillämpas, gäller de nationella~~

~~reglerna för drifttillstånd för utövande av trafikrättigheter, eller motsvarande rättigheter rörande tillståndsgivning till utövare av lufttransporter.~~

2. ⇒ Varje ändring i ett EG-lufttrafikföretags drifttillstånd skall avspeglas i dess operativa licens. ⇐

↓ 2407/92 art. 6 (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 7

⇒ Styrkande av gott anseende ⇐

1. ~~Den behöriga myndigheten i en medlemsstat som för att utfärda~~ ☒ Om det för utfärdande av ☒ en operativ licens ~~kräver~~ ☒ krävs ☒ bevis på att de personer som fortlöpande och rent faktiskt skall stå för driften av företaget har gott anseende eller att de inte har gått i konkurs, ~~och som~~ ☒ eller för ☒ permanent eller tillfälligt ~~kan återkalla~~ ☒ återkallande av ☒ licensen i händelse av grov vårdslöshet eller brottslig gärning, skall ⇒ den behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ när det gäller medborgare från ~~andra~~ medlemsstater ~~godkänna~~ som bevis ☒ godkänna ☒ sådana handlingar som utfärdats av behöriga myndigheter i den medlemsstat som är den berörda personens ursprungsland eller ~~senaste uppehållsland~~ ⇒ den medlemsstat där personen har sin hemvist ⇐, och där det framgår att dessa krav är uppfyllda.
2. Om ~~de behöriga myndigheterna i~~ den medlemsstat som är den berörda personens ursprungsland eller ~~senaste uppehållsland~~ ⇒ den medlemsstat där personen har sin hemvist ⇐ inte utfärdar de handlingar som avses i ~~första stycket~~ ☒ punkt 1 ☒, skall dessa ersättas av en förklaring under ed – eller, i stater där inga bestämmelser om edgång finns, av en försäkran – av vederbörande inför en behörig rättslig eller administrativ myndighet eller i förekommande fall inför en särskild tjänsteman eller en behörig yrkesorganisation, som skall utfärda ett intyg som bekräftelse på denna ed eller försäkran.
3. ~~De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna~~ ⇒ Den behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ får kräva att de handlingar och intyg som anges i ~~punkt 1~~ ☒ punkterna 1 och 2 ☒ visas upp senast tre månader efter utfärdandet.

↓ 2407/92 art. 11.1 (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 8

⇒ Giltigheten för en operativ licens ⇐

1. En operativ licens skall vara giltig så länge ett ~~lufttrafikföretag~~ ☒ EG-lufttrafikföretag ☒ uppfyller kraven i ~~denna förordning~~ ☒ detta kapitel. ☒ ~~En medlemsstat kan dock bestämma att en prövning skall göras ett år efter det att en ny operativ licens har utfärdats och därefter vart femte år.~~

↓ 2407/92 art. 4.5 (anpassad)
⇒ nytt

Ett ~~lufttrafikföretag~~ ☒ EG-lufttrafikföretag ☒ skall när som helst på anmodan kunna visa ~~den medlemsstat som är ansvarig för utfärdandet av den operativa licensen~~ ⇒ den behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ att det ~~motsvarar kraven~~ ☒ uppfyller samtliga krav ☒ i ~~denna artikel~~ ☒ detta kapitel ☒ . ~~På begäran av en medlemsstat skall kommissionen granska efterlevnaden av kraven i denna artikel och, om nödvändigt, fatta ett beslut.~~

↓ nytt

2. Den behöriga tillståndsmyndigheten skall noggrant övervaka efterlevnaden av kraven i det här kapitlet. Den skall i alla händelser granska efterlevnaden av dessa krav två år efter det att en ny operativ licens har beviljats, när man misstänker att ett problem kan ha uppstått eller om kommissionen begär detta.

Om den behöriga tillståndsmyndigheten misstänker att finansiella problem hos ett EG-lufttrafikföretag kan påverka säkerheten i dess verksamhet, skall den omedelbart informera den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet.

↓ 2407/92 art. 11.2 (anpassad)
⇒ nytt

3. ⇒ Den operativa licensen skall omprövas för godkännande ⇐ om ett ~~lufttrafikföretag~~ ☒ EG-lufttrafikföretag ☒
 - (a) ☒ inte har påbörjat verksamheten sex månader efter det att den operativa licensen utfärdades, ☒

- (b) har inställt driften i ~~sex~~ $\Rightarrow$ mer än tre $\Leftarrow$ månader ~~eller inte har påbörjat verksamheten sex månader efter det att den operativa licensen utfärdades, skall den ansvariga myndigheten avgöra om licensen skall omprövas för godkännande.~~

↓ 2407/92 art. 5.6 (anpassad)
 $\Rightarrow$ nytt

4. Ett ~~lufttrafikföretag~~ $\boxtimes$ EG-lufttrafikföretag $\boxtimes$ skall till $\boxtimes$ den behöriga $\boxtimes$ tillståndsmyndigheten varje räkenskapsår, ~~utan onödigt dröjsmål,~~ lämna in reviderade räkenskaper för det föregående räkenskapsåret $\Rightarrow$ inom sex månader efter sista dagen i räkenskapsåret $\Leftarrow$. $\Rightarrow$ Under ett EG-lufttrafikföretags första två verksamhetsår skall de uppgifter som anges i punkt 3 i bilaga I uppdateras och ställas till den behöriga tillståndsmyndighetens förfogande var sjätte månad $\Leftarrow$. ~~På myndighetens begäran skall ett lufttrafikföretag när som helst lämna den information som behövs för tillämpningen av punkt 5 och särskilt de uppgifter som anges under C i bilagan.~~

$\Rightarrow$ Den behöriga tillståndsmyndigheten får när som helst genomföra en utvärdering av de ekonomiska resultaten för ett EG-lufttrafikföretag som den har beviljat en operativ licens genom att begära att få tillgång till relevant information och, i synnerhet, de uppgifter som anges i punkt 3 i bilaga I. $\Leftarrow$

↓ 2407/92 art. 5.3 (anpassad)
 $\Rightarrow$ nytt

5. Ett ~~lufttrafikföretag~~ $\boxtimes$ EG-lufttrafikföretag $\boxtimes$ skall ~~i förväg anmäla till~~ $\Rightarrow$ den behöriga $\Leftarrow$ tillståndsmyndigheten
- (a) $\boxtimes$ i förväg anmäla planer på $\boxtimes$ ~~om det startar ny regelbunden flygtrafik eller chartertrafik till en kontinent eller del av världen som det tidigare inte flugit på, om det sker förändringar i antalet eller typen av luftfartyg som används eller om det sker betydande förändringar i fråga om verksamhetens omfattning,~~
- (b) i förväg $\boxtimes$ anmäla $\boxtimes$ planerade fusioner eller nyförvärv, och
- (c) inom fjorton anmäla ~~till tillståndsmyndigheten~~ ägarskifte av aktieposter som utgör 10 % eller mer av det samlade aktieinnehavet i ~~företaget~~ $\boxtimes$ EG-lufttrafikföretaget $\boxtimes$, dess moderföretag eller slutliga holdingbolag. ~~En tolv månaders verksamhetsplan som lämnas in två månader innan den tid den avser, räcker som anmälan enligt denna punkt gällande förändringar i aktuell verksamhet och/eller förhållanden som ingår i verksamhetsplanen.~~

↓ 2407/92 art. 5.4 (anpassad)
⇒ nytt

6. Om ☒ den behöriga ☒ tillståndsmyndigheten bedömer att de förändringar som anmälts enligt punkt 3 ☒ 5 ☒ har avgörande inverkan på ~~lufttrafikföretagets~~ ☒ EG-lufttrafikföretagets ☒ finanser, skall myndigheten begära in en reviderad verksamhetsplan som innehåller de aktuella förändringarna och som täcker minst en period på tolv månader från den dag då den börjar genomföras, samt ~~all annan information, inklusive~~ de uppgifter som anges under ~~B~~ ☒ punkt 2 ☒ i ~~bilagan~~ ☒ bilaga I ☒ , ⇒ utöver de uppgifter som skall tillhandahållas enligt punkt 4. ☒ ~~och som är relevanta för att bedöma om ett lufttrafikföretag kan uppfylla sina faktiska och potentiella förpliktelser under denna tolv månaders period.~~

Den ☒ behöriga ☒ tillståndsmyndigheten skall fatta ett beslut om den reviderade verksamhetsplanen senast tre månader efter det att all nödvändig information har lämnats in.

↓ 2407/92 art. 11.3 (anpassad)
⇒ nytt

7. När det gäller ~~lufttrafikföretag~~ ☒ EG-lufttrafikföretag ☒ som ~~medlemsstaterna~~ ⇒ den behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ utfärdat licens för, skall ~~de~~ ☒ den ☒ senare besluta om den operativa licensen skall omprövas för godkännande om förändringar har inträffat i en eller flera förutsättningar som berör ~~företagets~~ ☒ EG-lufttrafikföretagets ☒ rättsliga ställning, i synnerhet fusioner eller övertaganden. ~~Lufttrafikföretaget eller företagen i fråga får fortsätta sin verksamhet, om inte tillståndsmyndigheten finner att säkerheten äventyras och anger skälen härför.~~

↓ 2407/92 art. 5.7 (anpassad)
⇒ nytt

8. Punkterna ~~1, 2, 3,~~ 4, ☒ 5 ☒ och 6 i denna artikel gäller inte för lufttrafikföretag som enbart bedriver verksamhet med luftfartyg vars högsta tillåtna startvikt är mindre än 10 ton och/eller som har färre än 20 platser. Sådana lufttrafikföretag skall när som helst kunna visa att deras nettokapital är minst ~~80000 ecu~~ ⇒ 100 000 euro ⇐ eller på begäran från tillståndsmyndigheten lämna den information som behövs för tillämpningen av ~~punkt 5~~ ☒ artikel 9.2 ☒ .

En medlemsstat får dock tillämpa punkterna ~~1, 2, 3, 4,~~ ☒ 5 och 6 ☒ på lufttrafikföretag som den har utfärdat tillstånd för och som bedriver regelbunden flygtrafik eller vars årliga omsättning överstiger 3 miljoner ~~ecu~~ ☒ euro ☒.

~~Kommissionen får efter att ha hört medlemsstaterna göra en lämplig höjning av talen i a, om den ekonomiska utvecklingen visar att ett sådant beslut är nödvändigt. En sådan ändring skall offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.~~

~~Varje medlemsstat kan hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet, som skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet, får i undantagsfall fatta ett annat beslut inom en månad.~~

↓ 2407/92 art. 5.5 (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 9

⇒ Tillfälligt och permanent återkallande av operativa licenser ⇐

- ~~1. Tillståndsmyndigheter kan när som helst, och särskilt när det finns tydliga tecken på att ett lufttrafikföretag som de har utfärdat licens för har ekonomiska problem, utvärdera företagets ekonomiska resultat och~~ ⇒ Den behöriga tillståndsmyndigheten skall ⇐ tillfälligt eller permanent återkalla ☒ den operativa ☒ licensen om ~~de~~ ☒ den ☒ inte längre bedömer det som säkert att ~~företaget~~ ☒ EG-lufttrafikföretaget ☒ kan uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden för en tolv månadersperiod. ~~Myndigheterna får också~~

⇒ Den behöriga tillståndsmyndigheten får ⇐ bevilja en tillfällig licens, ⇒ med högst 12 månaders giltighetstid ⇐ , i avvaktan på en ekonomisk omorganisation av ~~företaget~~ ☒ EG-lufttrafikföretaget, ☒ förutsatt att ~~säkerheten inte äventyras~~ ⇒ alla ändringar i drifttillståndet avspeglas i denna tillfälliga licens och att det finns en realistisk förhoppning om en tillfredsställande finansiell omorganisation inom denna tidsperiod. ⇐

↓ 2407/92 art. 12 (anpassad)
⇒ nytt

2. ~~En medlemsstat skall inte tillåta att ett lufttrafikföretag, mot vilket ett~~ ⇒ Om det finns tydliga tecken på finansiella problem eller om ett ⇐ insolvensförfarande eller liknande förfarande har inletts ~~får behålla sin operativa licens, om den behöriga myndigheten i den medlemsstaten är övertygad om att det inte finns några realistiska möjligheter till en finansiell rekonstruktion inom rimlig tid~~ ⇒ mot ett lufttrafikföretag som den behöriga tillståndsmyndigheten har beviljat licens, skall denna utan dröjsmål göra en grundlig utvärdering av den finansiella situationen och på grundval av sina slutsatser inom tre månader ompröva den operativa licensens status i överensstämmelse med den här artikeln.

Den behöriga tillståndsmyndigheten skall informera kommissionen om utvärderingsförfarandet och om sina slutsatser, samt om det beslut som den fattar i fråga om den operativa licensens status. ⇐

3. ⇒ Om de reviderade räkenskaper som nämns i artikel 8.4 inte har lämnats in inom sex månader efter den sista dagen i föregående räkenskapsår, skall den behöriga

tillståndsmyndigheten anmoda EG-lufttrafikföretaget att lämna in dessa reviderade räkenskaper utan dröjsmål.

Om de reviderade räkenskaperna inte har lämnats in inom en månad skall den operativa licensen återkallas permanent eller tillfälligt.

Den behöriga tillståndsmyndigheten skall informera kommissionen om lufttrafikföretagets underlåtenhet att inom tidsfristen på sex månader lämna in sina reviderade räkenskaper och om de åtgärder som den vidtar därefter. ⇐

4. ⇐ Om ett EG-lufttrafikföretags drifttillstånd återkallas tillfälligt eller permanent, skall den behöriga tillståndsmyndigheten omedelbart återkalla – tillfälligt eller permanent – lufttrafikföretagets operativa licens. ⇐

↓ 2407/92 art. 13.2 (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 10

⇒ *Beslut om operativa licenser* ⇐

1. Den ~~berörda medlemsstaten~~ ⇐ behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ skall fatta beslut i fråga om en ansökan så snart som möjligt och inte senare än tre månader efter det att all nödvändig information har lämnats in, och därvid ta hänsyn till alla tillgängliga fakta. ~~Det ansökande företaget~~ ☒ Sökanden ☒ skall underrättas om beslutet. Ett avslag skall motiveras.

↓ 2407/92 art. 13.1 (anpassad)
⇒ nytt

2. Tillvägagångssättet för ~~utfärdandet~~ ⇐ beviljandet och för tillfälligt eller permanent återkallande ⇐ av operativa licenser skall offentliggöras av ~~den berörda medlemsstaten och~~ ⇐ de behöriga tillståndsmyndigheterna ⇐ ☒ som skall underrätta ☒ kommissionen ~~skall underrättas~~.

↓ 2407/92 art. 13.4 (anpassad)
⇒ nytt

3. ⇐ En förteckning över ⇐ ~~Medlemsstaternas~~ ⇐ de behöriga tillståndsmyndigheternas ⇐ beslut att bevilja eller ⇐ att tillfälligt eller permanent ⇐ återkalla operativa licenser skall offentliggöras ⇐ årligen ⇐ i *Europeiska unionens officiella tidning*.

↓ 2407/92 art. 13.3 (anpassad)

~~Ett företag, vars ansökan om operativa licenser har avslagits, får hänskjuta ärendet till kommissionen. Om kommissionen finner att kraven i denna förordning inte har uppfyllts, skall den uttala sig om den rätta tolkningen av förordningen utan att det påverkar tillämpningen av artikel 169 i fördraget.~~

↓ 2407/92 art. 7

⇒ nytt

Artikel 11

⇒ Försäkringskrav ⇐

Lufttrafikföretag skall vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor, särskilt med hänsyn till passagerare, bagage, gods, post och tredje man. ⇒ I tillämpliga fall skall försäkringsskyddet uppfylla de minimikrav som fastställs i förordning (EG) nr 785/2004⁹. ⇐

↓ 2407/92 art. 8.2 (anpassad)

⇒ nytt

Artikel 12

⇒ Registrering ⇐

1. ~~Den medlemsstat som utfärdar licenser kan välja mellan att låta ett lufttrafikföretag registrera luftfartyg i sitt nationella register eller inom gemenskapen, dock utan att detta påverkar tillämpningen av punkt 3. ☒~~ Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13.2 skall luftfartyg som används av ett EG-lufttrafikföretag registreras i det nationella registret i den medlemsstat som utfärdat den operativa licensen eller inom gemenskapen. ☒

~~Om ett leasingavtal för ett luftfartyg som är registrerat inom gemenskapen har godkänts enligt artikel 10, kan en medlemsstat inte kräva att luftfartyget registreras i dess eget register, om detta kräver ombyggnader av luftfartyget.~~

⁹ EGT L 138, 30.4.2004, s. 1.

↓ 2407/92 art. 8.4 (anpassad)

2. ~~Vid tillämpningen av punkt 2 a skall en medlemsstat~~ ☒ I enlighet med punkt 1 skall en behörig tillståndsmyndighet ☒ utan dröjsmål och utan diskriminerande avgifter bevilja införande i sitt nationella register av luftfartyg som ägs av medborgare i andra medlemsstater, samt överföringar från andra medlemsstaters register enligt gällande författningar, ~~däribland de som gäller luftvärdighetsbevis~~. Vid överföring av luftfartyg skall ingen annan avgift tas ut utöver vanlig registreringsavgift.
-

↓ 2407/92 art. 8.1 (anpassad)

⇒ nytt

Artikel 13

⇒ Leasing ⇐

1. Som villkor för utfärdande eller ~~upphävande~~ ☒ upprätthållande ☒ av en operativ licens får inte uppställas krav på att ett lufttrafikföretag äger luftfartyg, ~~men en medlemsstat skall kräva av de företag som den utfärdar licens för, att de förfogar över ett eller flera luftfartyg antingen genom ägande eller någon form av leasingavtal.~~

⇒ Ett företag som ansöker om operativ licens skall förfoga över ett eller flera luftfartyg genom ägande eller genom avtal om leasing utan besättning (*dry lease*). ⇐

⇒ Ett EG-lufttrafikföretag skall förfoga över ett eller flera luftfartyg genom ägande eller genom avtal om leasing utan besättning (*dry lease*). ⇐

⇒ Ett EG-lufttrafikföretag får förfoga över ett eller flera luftfartyg genom avtal om leasing med besättning (*wet leasing*). ⇐

↓ 2407/92 art. 8.3 (anpassad)

⇒ nytt

2. När det gäller kortvariga leasingavtal som upprättats på grund av ~~lufttrafikföretagets~~ ☒ ett EG-lufttrafikföretags ☒ tillfälliga behov eller extraordinära förhållanden, kan ~~medlemsstaten~~ ⇒ den behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ ~~avstå~~ ☒ bevilja undantag ☒ från kravet i ~~punkt 2 a~~ ⇒ på registrering i artikel 12.1. I alla händelser får inget EG-lufttrafikföretag beviljas sådant undantag på grund av ett tillfälligt behov eller extraordinära förhållanden med mer än sex månaders varaktighet; ett undantag får dock förnyas högst en gång, och då för en period av högst sex månader som inte följer direkt på den första perioden. ⇐

⇒ Vid leasing med besättning (*wet-leasing*) skall sådant undantag omfattas av ett giltigt avtal med bestämmelser om ömsesidighet vad gäller *wet-leasing* mellan den

berörda medlemsstaten eller gemenskapen och det tredjeland där det leasade luftfartyget är registrerat. ⇐

↓ 2407/92 art. 10.1 (anpassad)
⇒ nytt

3. För att säkra upprätthållandet av krav på säkerhet ~~och ansvar~~ skall ett ~~lufttrafikföretag~~ ☒ EG-lufttrafikföretag ☒ som använder ett luftfartyg som tillhör ett annat företag eller förser ett annat företag med luftfartyg, ⇒ med eller utan besättning ⇐, inhämta ett förhandsgodkännande av ⇒ den behöriga ⇐ tillståndsmyndigheten. Villkoren för godkännandet skall utgöra en del av leasingavtalet mellan parterna.
-

↓ 2407/92 art. 10.2 (anpassad)
⇒ nytt

4. ~~En medlemsstat~~ ⇒ Den behöriga tillståndsmyndigheten ⇐ skall inte godkänna leasingavtal som omfattar luftfartyg med besättning för ett lufttrafikföretag som den har utfärdat operativ licens för, om inte ⇒ myndigheten har fastställt och skriftligen intygat för lufttrafikföretaget i fråga att ⇐ säkerhetsstandarden motsvarar vad som anges i ~~artikel 9~~ ⇒ relevant gemenskapslagstiftning ⇐.
-

↓ 2407/92 art. 14 (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 14

⇒ **Kommissionens granskning** ⇐

1. ⇒ Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 25.2 på begäran av en medlemsstat, eller på eget initiativ, granska efterlevnaden av kraven i detta kapitel och vid behov fatta beslut om att tillfälligt eller permanent återkalla operativa licenser. ⇐
2. ~~✚~~ För att kunna fullgöra sina uppgifter enligt ☒ denna ☒ artikel 4 får kommissionen begära in alla nödvändiga upplysningar från ~~de berörda medlemsstaterna, vilka även skall se till att få in upplysningar från de lufttrafikföretag som de utfärdat licenser för.~~ ⇒ den behöriga tillståndsmyndigheten eller direkt från berörda EG-lufttrafikföretag inom en tidsfrist som fastställs av kommissionen. ⇐
- ~~2. Om de begärda upplysningarna inte har lämnats in inom en tidsfrist som bestämts av kommissionen, eller om de är ofullständiga, skall kommissionen genom beslut ställt till den~~

~~berörda medlemsstaten kräva att de lämnas in. Beslutet skall ange vilka upplysningar som krävs och fastställa en lämplig tidsfrist för inlämnandet.~~

~~3. Om de begärda upplysningarna enligt punkt 2 inte lämnas in i tid eller om lufttrafikföretaget inte på annat sätt visat att det uppfyller kraven i artikel 4, skall kommissionen genast underrätta alla medlemsstater om situationen, om inte särskilda omständigheter föreligger. Medlemsstater får tillfälligt återkalla ett lufttrafikföretags rättigheter till marknadstillträde enligt rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (), till dess kommissionen har meddelat att handlingar har lämnats in som bevisar att kraven i fråga har uppfyllts.~~

↓ 2407/92 art. 15 (anpassad)

~~Förutom reglerna i denna förordning skall lufttrafikföretaget också följa de krav i nationell lagstiftning som är förenliga med gemenskapsrätten.~~

↓ 2407/92 art. 16 (anpassad)

~~Utan hinder av artikel 3.1 skall operativa licenser som är giltiga i en medlemsstat den dag då förordningen träder i kraft fortsätta att gälla i enlighet med de lagar som låg till grund för utfärdandet i högst ett år, dock för artikel 4.1 b i högst tre år, under vilken tid de lufttrafikföretag som har sådana licenser skall vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa sig till kraven i denna förordning. För tillämpningen av denna artikel skall till företag som innehar operativ licens räknas sådana som då denna förordning träder i kraft bedriver verksamhet enligt gällande bestämmelser med ett giltigt drifttillstånd, men som inte innehar operativ licens.~~

~~Denna artikel skall tillämpas utan att påverka artikel 4.2-4.5 och artikel 9; dock får lufttrafikföretag som utövar verksamhet enligt undantagsbestämmelse innan denna förordning träder i kraft, fortsätta med detta under en övergångstid, som inte får överstiga de i första stycket angivna maximala tiderna, till dess medlemsstaterna avgjort om de uppfyller kraven i artikel 4.~~

↓ 2407/92 art. 17 (anpassad)

~~Medlemsstaterna skall samråda med kommissionen innan de antar lagar eller andra författningar för att genomföra denna förordning. De skall underrätta kommissionen om alla sådana åtgärder när de antas.~~

↓ 2408/92 art. 3.1 (anpassad)
⇒ nytt

Kapitel III: Tillträde till flyglinjer

Artikel 15

⇒ Tillhandahållande av lufttrafik inom gemenskapen ⇐

- ~~Om inte annat följer av denna förordning skall de berörda medlemsstaterna tillåta EG-flygtrafikföretag~~ ☒ EG-lufttrafikföretag ~~skall ha rätt ☒ att utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen.~~
- ⇒ Medlemsstaterna får inte kräva någon form av tillstånd eller godkännande för ett EG-trafikföretags utövande av trafikrättigheter. Om en medlemsstat har anledning att betvivla giltigheten hos en operativ licens som utfärdats för ett EG-lufttrafikföretag, skall den ta upp frågan med den behöriga tillståndsmyndigheten. Medlemsstaterna får inte kräva att EG-lufttrafikföretag tillhandahåller handlingar eller information som de redan har lämnat till den behöriga tillståndsmyndigheten. ⇐

↓ 2408/92 art. 3.2 (anpassad)

~~Trots bestämmelsen i punkt 1 är en medlemsstat inte skyldig att före den 1 april 1997 ge trafikrättigheter för cabotage inom sitt territorium till EG-lufttrafikföretag som har fått sitt tillstånd av en annan medlemsstat om inte i) trafikrättigheten utövas på en flygförbindelse som enligt tidtabellen antingen utgör en förlängning av en förbindelse från eller en första delsträcka av en förbindelse till registreringsstaten, ii) den kapacitet som lufttrafikföretaget använder på cabotageförbindelsen utgör högst 50 % av dess kapacitet per säsong på den förbindelse där cabotageförbindelsen utgör en förlängning eller en första delsträcka.~~

↓ 2408/92 art. 3.3 (anpassad)

~~Ett lufttrafikföretag som bedriver cabotageflygning i enlighet med punkt 2 skall på begäran lämna all nödvändig information för genomförandet av bestämmelserna i samma punkt till de involverade medlemsstaterna.~~

↓ 2408/92 art. 3.4 (anpassad)

~~Trots bestämmelserna i punkt 1 får en medlemsstat före den 1 april 1997 reglera tillträdet till flyglinjer inom sitt territorium för lufttrafikföretag som de utfärdat tillstånd för i enlighet med förordning (EEG) nr 2407/92 vare sig företaget redan innehar eller söker tillstånd för de berörda linjerna, om detta sker utan särbehandling på grundval av ägarens nationalitet och~~

~~lufttrafikföretagets identitet och utan att gemenskapsrätten i övrigt, i synnerhet konkurrensreglerna, åsidosätts.~~

↓ 2408/92 art. 7 (anpassad)

⇒ nytt

3. Vid utövande av lufttrafik ⇒ inom gemenskapen ⇐ ~~skall den berörda medlemsstaten tillåta att ett EG-lufttrafikföretag ☒ tillåtas att kombinera lufttrafiken ☒ kombinerar lufttrafiken och använder samma linjenummer~~ ⇒ och att ingå avtal om gemensamma linjebeteckningar (*code share*), utan att det påverkar tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler som är tillämpliga på företag. ⇐
4. ⇒ Alla begränsningar av EG-lufttrafikföretags frihet att tillhandahålla lufttrafik inom gemenskapen, vilka härrör från bilaterala avtal mellan medlemsstater, upphävs härmed. ⇐
5. ⇒ Utan hinder av bestämmelserna i bilaterala avtal mellan medlemsstater, och om inte annat föreskrivs i gemenskapens konkurrensregler som är tillämpliga på företag, skall berörda medlemsstater ge EG-lufttrafikföretag tillstånd att kombinera lufttrafik och att ingå avtal om gemensamma linjebeteckningar (*code share*) för lufttrafik till, från eller via alla flygplatser på deras territorium från eller till alla punkter i tredjeländer. ⇐
6. ⇒ Utan att det påverkar tillämpningen av existerande rättigheter som beviljats före ikraftträdandet av den här förordningen, och utan hinder av förordning (EG) nr 847/2004¹⁰, skall lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag inte tillåtas att utöva trafikerättigheter, att kombinera lufttrafik eller att ingå avtal om gemensamma linjebeteckningar (*code share*) för flyglinjer som helt och hållet går genom gemenskapen, såvida de inte har tillåtelse till detta genom ett avtal som ingåtts av gemenskapen med ett tredjeland. ⇐
7. ⇒ Utan att det påverkar tillämpningen av existerande rättigheter som beviljats före ikraftträdandet av den här förordningen, och utan hinder av förordning (EG) nr 847/2004, skall lufttrafikföretag från ett tredjeland inte tillåtas att passera gemenskapens territorium, såvida inte det berörda tredjelandet är part i transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer (*International Air Services Transit Agreement*), som undertecknades i Chicago den 7 december 1944, eller har ingått ett avtal om detta med gemenskapen. ⇐

¹⁰ EGT L 157, 30.4.2004, s. 7.

↓ 2408/92 art. 4.1 a (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 16

⇒ Allmänna principer för allmän trafikplikt ⇐

1. En medlemsstat får, efter samråd med andra berörda medlemsstater och efter att ha meddelat kommissionen och de lufttrafikföretag som utövar lufttrafik på flyglinjen, inom sitt territorium införa allmän trafikplikt med avseende på regelbunden lufttrafik till ~~ett ytterområde eller ett utvecklingsområde eller på en flyglinje med låg trafikintensitet~~ till en regional flygplats, om flyglinjen anses väsentlig för den ekonomiska utvecklingen i den region där flygplatsen är belägen. ⇒ Trafikplikten skall införas endast ⇐ ~~Detta får göras~~ i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett ~~adekvat utbud~~ ⇒ minimiutbud ⇐ av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, ~~kapacitet och~~ prissättning ⇒ eller minimikapacitet ⇐, normer som lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen.

⇒ Normerna för den flyglinje som omfattas av den allmänna trafikplikten skall fastställas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt ⇐ .

↓ 2408/92 art. 4.1 c (anpassad)
⇒ nytt

2. I de fall då ~~ingen annan transportform~~ ☒ inget annat transportsätt ☒ kan säkerställa en ~~adekvat och~~ oavbruten förbindelse ⇒ med minst två dagliga avgångar ⇐ , får de berörda medlemsstaterna även låta den allmänna trafikplikten omfatta ett krav på att alla flygtrafikföretag som avser att utöva lufttrafik på flyglinjen garanterar att de kommer att göra detta under en viss period som skall fastställas i enlighet med de andra villkoren för allmän trafikplikt.

↓ 2408/92 art. 4.1 j (anpassad)

3. När allmän trafikplikt föreligger enligt ~~a och e~~ ☒ punkterna 1 och 2 ☒ får lufttrafikföretagen erbjuda seat-only försäljning endast om den berörda lufttrafiken uppfyller de normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten. Den lufttrafiken skall därmed betraktas som regelbunden lufttrafik.

↓ 2408/92 art. 4.1 d (anpassad)
⇒ nytt

4. Om inget lufttrafikföretag utövar eller står i begrepp att utöva regelbunden lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikt som gäller för flyglinjen får medlemsstaten begränsa tillträde till ⇒ den regelbundna lufttrafiken på ⇐ den flyglinjen till endast ett lufttrafikföretag för en period på högst ~~tre~~ ⇒ fyra ⇐ år, varefter situationen skall omprövas.

⇒ Denna period kan förlängas upp till fem år om den allmänna trafikplikten införs för en flyglinje till en flygplats som betjänar en region i de yttersta randområdena, enligt definitionen i artikel 299.2 i fördraget. ⇐

5. Rättigheten att utöva lufttrafik på ~~sådana~~ flyglinjer ☒ som nämns i punkt 4 ☒ skall erbjudas genom offentligt anbudsförfarande ⇒ i enlighet med artikel 17 ⇐, antingen för en flyglinje eller ⇒, i fall då det är absolut nödvändigt av driftsskäl, ⇐ för ett antal flyglinjer, riktat till alla EG-lufttrafikföretag som är berättigade att utöva sådan lufttrafik.

~~Erbjudandet att delta i anbudsförfarandet skall offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning och sista dagen för inlämnande av anbud får inte vara tidigare än en månad efter dagen för offentliggörandet. Anbud från lufttrafikföretag skall genast meddelas de andra berörda medlemsstaterna och kommissionen.~~

↓ 2408/92 art. 4.1 b (anpassad)
⇒ nytt

6. ⇒ När en medlemsstat vill införa allmän trafikplikt skall den överlämna den fullständiga texten om det planerade införandet av den allmänna trafikplikten till kommissionen, till övriga berörda medlemsstater och till de lufttrafikföretag som bedriver trafik på flyglinjen i fråga.

Kommissionen skall offentliggöra ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* med följande uppgifter:

- (a) Namnen på de två flygplatser som förbinds med den aktuella flyglinjen.
- (b) Det datum då den allmänna trafikplikten träder i kraft.
- (c) Fullständig adress till den plats där texten och all annan relevant information och/eller dokumentation om den allmänna trafikplikten skall tillhandahållas utan dröjsmål och kostnadsfritt av den berörda medlemsstaten. ⇐

7. Frågan om ~~vilket utbud av regelbunden lufttrafik som är~~ ⇒ huruvida en planerad allmän trafikplikt är nödvändig och ⇐ adekvat skall bedömas av medlemsstaterna med beaktande av

– ~~allmänhetens intresse,~~

- (a) ⇒ proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och den berörda regionens behov av ekonomisk utveckling, ⇐
- (b) ~~möjligheten, särskilt för regioner som består av~~ att anlita andra ~~transportmedel~~ ☒ transportsätt ☒ samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven, ⇒ i synnerhet när existerande tågförbindelser betjänar den planerade sträckan med en restid på mindre än tre timmar, ⇐
- (c) ~~de biljettpriser~~ ☒ passagerarpriser ☒ och villkor som kan erbjudas kunderna,
- (d) det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på förbindelsen.

8. ⇒ En allmän trafikplikt får inte träda i kraft före dagen för offentliggörandet av det meddelande som avses i punkt 6 andra stycket.

9. En allmän trafikplikt skall anses ha upphört att gälla om ingen regelbunden lufttrafik har utförts under en period av mer än tolv månader på den flyglinje som omfattas av en sådan trafikplikt. ⇐

10. ⇒ Om det lufttrafikföretag som valts ut i enlighet med artikel 17 plötsligt avbryter flygtrafiken, får den berörda medlemsstaten, i ett nödläge, efter ömsesidig överenskommelse välja ett annat lufttrafikföretag för fullgörandet av den allmänna trafikplikten för en period av upp till sex månader, som inte får förnyas, på följande villkor: ⇐

(a) ⇒ Alla utbetalningar av ersättning från medlemsstaten skall ske i enlighet med artikel 17.8. ⇐

(b) ⇒ Valet skall göras bland EG-lufttrafikföretag i överensstämmelse med principerna om öppenhet och icke-diskriminering. ⇐

⇒ Kommissionen och de berörda medlemsstaterna skall utan dröjsmål informeras om nödförfarandet och om skälen till detta. På begäran av en eller flera medlemsstater, eller på eget initiativ, får kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 25.2 tillfälligt stoppa förfarandet om den anser att det inte uppfyller kraven i denna punkt eller på annat sätt strider mot gemenskapsrätten. ⇐

Artikel 17

Offentligt anbudsförfarande för allmän trafikplikt

1. Det offentliga anbudsförfarande som krävs enligt artikel 16.5 skall genomföras i enlighet med förfarandet i punkterna 2–11.
2. Den berörda medlemsstaten skall överlämna hela texten med erbjudandet att delta i anbudsförfarandet till kommissionen.
3. Kommissionen skall offentliggöra erbjudandet att delta i anbudsförfarandet genom ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Tidsfristen för inlämnande av anbud får inte vara kortare än två månader räknat från dagen för offentliggörandet av ett sådant meddelande. Om anbudet avser en flyglinje till vilken tillträdet redan har begränsats till endast ett lufttrafikföretag i enlighet med artikel 16.4, skall erbjudandet att delta i anbudsförfarandet offentliggöras minst sex månader innan löptiden för den nya koncessionen börjar så att det kan prövas huruvida det fortfarande är nödvändigt att begränsa tillträdet.
4. Meddelandet skall innehålla följande uppgifter:
 - (a) Berörd(a) medlemsstat(er).
 - (b) Berörd flyglinje.
 - (c) Kontraktets löptid.
 - (d) Fullständig adress till den plats där texten med erbjudandet att delta i anbudsförfarandet, och all annan relevant information och/eller dokumentation om det offentliga anbudsförfarandet och den allmänna trafikplikten, skall tillhandahållas av den berörda medlemsstaten.
 - (e) Tidsfrist för inlämnande av anbud.
5. Berörda medlemsstater skall utan dröjsmål och kostnadsfritt tillhandahålla alla relevanta upplysningar och handlingar som begärs av en part som är intresserad av det offentliga anbudsförfarandet.

~~Trots bestämmelsen i f skall det förflyta en tid på två månader efter sista dagen för inlämnande av anbud innan något urval görs, för att ge övriga medlemsstater möjlighet att framföra synpunkter.~~

↓ 2408/92 art. 4.1 k (anpassad)

~~Bestämmelserna i d skall inte gälla i de fall då en annan berörd medlemsstat föreslår ett tillfredsställande alternativt sätt att uppfylla samma allmänna trafikplikt.~~

↓ 2408/92 art. 4.2 (anpassad)

~~Bestämmelserna i punkt 1 d skall inte gälla på sträckor där andra transportformer kan säkerställa en adekvat och regelbunden trafik med en kapacitet på mer än 30000 platser per år.~~

↓ 2408/92 art. 4.1 e
⇒ nytt

6. Ett erbjudande att delta i ett offentligt anbudsförfarande och senare kontrakt skall bland annat omfatta följande punkter:
- (a) De normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten.
 - (b) Regler för ändring och hävning av kontraktet, särskilt med hänsyn till oförutsedda förändringar.
 - (c) Kontraktets giltighetstid.
 - (d) Påföljder om kontraktet inte uppfylls.
 - (e) ⇒ Objektiva och öppet redovisade parametrar som skall användas som grundval för beräkning av eventuell ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. ⇐
-

↓ 2408/92 art. 4.1 f

7. Urvalet bland anbuderna skall göras så snart som möjligt och därvid skall hänsyn tas till tjänstens lämplighet, inberäknat de priser och villkor som kan erbjudas kunderna och kostnaden för den eventuella kompensation som krävs från de berörda medlemsstaterna.
-

↓ 2408/92 art. 4.1 h (anpassad)
⇒ nytt

8. ~~En medlemsstat~~ ☒ Den berörda medlemsstaten ☒ kan ge ersättning till ett lufttrafikföretag som har valts ut enligt § ☒ punkt 7 ☒ för att det uppfyller de normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten enligt denna punkt ☒ artikel 16 ☒ . Ersättningen ~~skall beräknas med hänsyn till de kostnader och intäkter som~~

~~tjänsten inbringa~~ ⇒ får inte överstiga det belopp som krävs för att täcka de nettokostnader som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, varvid hänsyn skall tas till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed samt till en rimlig vinst ⇐ .

⇓ nytt

9. Kommissionen skall utan dröjsmål informeras om resultatet av det offentliga anbudsförfarandet och om valet av lufttrafikföretag genom ett meddelande från medlemsstaten med följande uppgifter:

- (a) Antal anbudsgivare, deras namn samt upplysningar om respektive företag.
- (b) Driftsrelaterade inslag i anbudet.
- (c) Ersättning som begärs i anbudet.
- (d) Namn på den utvalda anbudsgivaren.

10. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, får kommissionen anmoda medlemsstater att inom en månad överlämna alla relevanta dokument som rör valet av ett lufttrafikföretag för fullgörandet av en allmän trafikplikt. Om de begärda dokumenten inte överlämnas inom tidsfristen, får kommissionen besluta att tillfälligt stoppa erbjudandet att delta i anbudsförfarandet i enlighet med förfarandet i artikel 25.2.

↓ 2408/92 art. 4.1 i (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 18

⇒ Granskning av allmän trafikplikt ⇐

1. Medlemsstaterna skall vidta ⇒ alla ⇐ nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslut fattade enligt ~~denna artikel~~ ☒ artiklarna 16 och 17 ☒ kan omprövas effektivt och, framför allt, så snart som möjligt i de fall då dessa beslut strider mot gemenskapsrätten eller nationella regler för genomförande av densamma.

⇒ I synnerhet får kommissionen, på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, anmoda medlemsstaterna att inom två månader överlämna

- (a) ett dokument som styrker behovet av den allmänna trafikplikten och dess överensstämmelse med de kriterier som nämns i artikel 16,
- (b) en analys av regionens ekonomi,

(c) en analys av proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och målen för den ekonomiska utvecklingen,

(d) en analys av eventuell existerande lufttrafik och av andra tillgängliga transportsätt som skulle kunna anses utgöra ett substitut för den planerade trafikplikten. ⇐

↓ 2408/92 art. 4.3 (anpassad)
⇒ nytt

2. På begäran av en medlemsstat som anser att utvecklingen av en flyglinje på ett orimligt sätt begränsas av bestämmelserna i ~~punkt 1~~ ☒ artiklarna 16 och 17 ☒ , eller på eget initiativ, skall kommissionen utföra en undersökning och, inom ~~två~~ ⇒ sex ⇐ månader efter mottagandet av begäran ⇒ och i enlighet med förfarandet i artikel 25.2 ⇐ , fatta ett beslut på grundval av alla relevanta omständigheter huruvida bestämmelserna i ~~punkt 1~~ ☒ artiklarna 16 och 17 ☒ skall fortsätta att gälla för den berörda flyglinjen.

⇒ I avvaktan på ett sådant beslut får kommissionen vidta tillfälliga åtgärder, däribland tillfälligt upphävande, helt eller delvis, av en allmän trafikplikt. ⇐

↓ 2408/92 art. 4.4 (anpassad)

~~Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Varje medlemsstat kan hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet får med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.~~

↓ 2408/92 art. 5 (anpassad)

~~På inhemska flyglinjer för vilka vid tiden för denna förordnings ikraftträdande exklusiv koncession har beviljats genom lag eller kontrakt, och där andra transportformer inte kan säkerställa en adekvat och regelbunden trafik, får en sådan koncession fortsätta att gälla tills den löper ut eller i tre år beroende på vilken tidpunkt som infaller först.~~

↓ 2408/92 art. 6 (anpassad)

~~1. Trots bestämmelserna i artikel 3 får en medlemsstat, om något av de lufttrafikföretag som den har utfärdat tillstånd för har påbörjat en regelbunden lufttrafik för passagerare med luftfartyg med högst 80 platser på en ny flyglinje mellan regionala flygplatser där kapaciteten inte överstiger 30 000 platser per år, avvisa en regelbunden lufttrafik utförd av ett annat lufttrafikföretag under två år, om den inte utförs med ett luftfartyg med högst 80 platser eller på ett sådant sätt att högst 80 platser finns till salu för varje flygning mellan de två flygplatserna.~~

~~2. Artikel 4.3 och 4.4 skall tillämpas tillsammans med punkt 1 i denna artikel.~~

↓ 2408/92 art. 8.2
⇒ nytt

Artikel 19

⇒ **Fördelning av trafik mellan flygplatser och utövande av trafikkättigheter** ⇐

1. Utövandet av trafikkättigheter skall regleras av offentliggjorda gemenskapsbestämmelser och nationella, regionala eller lokala bestämmelser om säkerhet ⇒ , luftfartsskydd ⇐ och miljöskydd samt fördelning av ankomst- och avgångstider.

↓ 2408/92 art. 8.1 (anpassad)
⇒ nytt

2. ~~Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas rätt att~~ ⇒ En medlemsstat får efter samråd med berörda lufttrafikföretag ⇐ reglera fördelningen av ~~trafiken~~ ⇒ flygtrafiken ⇐ mellan ~~flygplatserna inom ett flygplatssystem~~ ⇒ flygplatser som uppfyller nedanstående villkor ⇐, om detta sker utan särbehandling ⇒ av destinationer inom gemenskapen eller ⇐ på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet:

(a) ⇒ Flygplatserna betjänar samma stad eller storstadsregion. ⇐

(b) ⇒ Flygplatserna omges av en ändamålsenlig transportinfrastruktur. ⇐

(c) ⇒ Flygplatserna och den stad eller storstadsregion som de skall betjäna är förbundna med varandra genom pålitlig och effektiv kollektivtrafik med täta avgångar. ⇐

⇒ Alla beslut om att reglera fördelningen av lufttrafik mellan flygplatserna skall fattas under hänsynstagande till principerna om proportionalitet och öppenhet och skall grundas på objektiva kriterier. ⇐

↓ 2408/92 art. 8.3 (anpassad)
⇒ nytt

3. ~~På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ skall kommissionen undersöka tillämpningen av punkt 1 och 2, och inom en månad efter mottagandet av begäran och efter samråd med den kommitté som avses i artikel 11 besluta om medlemsstaten får fortsätta att tillämpa åtgärden. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.~~ ⇒ Utan att det påverkar regler för trafikfördelning som existerade före antagandet av den här förordningen, skall den berörda medlemsstaten informera kommissionen om sin vilja att reglera fördelningen av lufttrafik eller att ändra en existerande regel för trafikfördelning.

Kommissionen skall granska tillämpningen av punkterna 1–2 och, inom sex månader efter mottagandet av en sådan begäran och i överensstämmelse med förfarandet i artikel 25.2, besluta huruvida medlemsstaten får tillämpa åtgärderna.

Kommissionen skall offentliggöra sitt beslut i *Europeiska unionens officiella tidning* och åtgärderna får inte tillämpas före offentliggörandet av kommissionens godkännande. ↩

↓ 2408/92 art. 8.4 (anpassad)

4. ~~Medlemsstaterna får hänskjuta kommissionens beslut inom en månad. Rådet får i undantagsfall med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.~~

↓ 2408/92 art. 8.5 (anpassad)

5. ~~När en medlemsstat beslutar att upprätta ett nytt flygplatssystem eller att ändra ett befintligt system skall den underrätta de andra medlemsstaterna och kommissionen. Efter att ha kontrollerat att flygplatserna har förts samman för att betjäna samma ort eller stadsregion skall kommissionen offentliggöra en reviderad bilaga 2 i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.~~

↓ 2408/92 art. 9.1 (anpassad)

1. ~~När det är fråga om allvarliga överbelastnings- och/eller miljöproblem får den ansvariga medlemsstaten enligt denna artikel införa villkor för, begränsa eller avvisa utövande av trafikrättigheter, särskilt när en tillfredsställande servicenivå kan uppnås med andra transportmedel.~~

↓ 2408/92 art. 9.2 (anpassad)

2. ~~De åtgärder som en medlemsstat vidtar enligt punkt 1 skall~~
- ~~– inte innebära särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet,~~
 - ~~– ha en begränsad giltighetstid på högst tre år, varefter de skall omprövas,~~
 - ~~– inte påverka denna förordnings syfte på ett orimligt sätt,~~
 - ~~– inte snedvrider konkurrensen mellan lufttrafikföretag på ett orimligt sätt,~~
 - ~~– inte vara mer restriktiva än vad som behövs för att lösa problemen.~~

↓ 2408/92 art. 9.3 (anpassad)

~~3. När en medlemsstat anser att åtgärder enligt punkt 1 är nödvändiga skall den underrätta de andra medlemsstaterna och kommissionen och ge en lämplig motivering för åtgärderna minst tre månader innan de skall genomföras. Åtgärderna får genomföras om inte, inom en månad efter underrättelsen, någon berörd medlemsstat motsätter sig dem eller kommissionen tar upp dem för ytterligare utredning enligt punkt 4.~~

↓ 2408/92 art. 9.4 (anpassad)

~~4. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ skall kommissionen utreda sådana åtgärder som avses i punkt 1. När kommissionen inom en månad efter att ha blivit underrättad enligt punkt 3 tar upp åtgärder för utredning skall den samtidigt meddela om åtgärderna får genomföras, helt eller delvis, under utredningen, särskilt med hänsyn till eventuella oåterkalleliga följder. Efter samråd med den kommitté som avses i artikel 11 skall kommissionen, en månad efter mottagandet av all nödvändig information, besluta om huruvida åtgärderna är relevanta och överensstämmer med denna förordning och inte på något annat sätt bryter mot gemenskapsrätten. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. I avvaktan på ett sådant beslut får kommissionen besluta om tillfälliga regler, däri inberäknat upphävande, helt eller delvis, av åtgärderna, särskilt med hänsyn till eventuella oåterkalleliga följder.~~

↓ 2408/92 art. 9.5 (anpassad)

⇒ nytt

Artikel 20

Nödåtgärder

1. ~~Trots bestämmelserna i punkterna 3 och 4 får en medlemsstat~~ ⇒ En medlemsstat får avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter ⇐ ~~vidta nödvändiga åtgärder~~ för att lösa plötsligt uppkomna kortvariga problem ⇒ som uppstått till följd av oförutsebara och oundvikliga omständigheter ⇐. ~~förutsatt att åtgärderna är förenliga med punkt 2~~ ⇒ Sådana åtgärder skall följa principerna om proportionalitet och öppenhet och skall grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier ⇐.

Kommissionen och ☒ övriga medlemsstater ☒ ~~medlemsstaterna~~ skall genast underrättas om åtgärderna och få en lämplig motivering för dem. Om de problem som gör åtgärderna nödvändiga består i mer än 14 dagar skall medlemsstaten underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om detta och med kommissionens godkännande får medlemsstaten förlänga åtgärderna i ytterligare perioder om högst 14 dagar.

2. På begäran av de involverade medlemsstaterna får kommissionen upphäva åtgärderna om de inte uppfyller kraven enligt punkterna 1 och 2 eller om de på något annat sätt bryter mot gemenskapsrätten.

↓ 2408/92 art. 9.6 (anpassad)

~~6. Varje medlemsstat får hänskjuta det beslut som kommissionen fattat enligt punkterna 4 och 5 till rådet inom en månad. Rådet får i undantagsfall med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.~~

↓ 2408/92 art. 9.7 (anpassad)

~~7. När ett beslut som har fattats av en medlemsstat enligt denna artikel begränsar ett EG-lufttrafikföretags verksamhet på en flyglinje inom gemenskapen skall samma villkor eller begränsningar gälla för alla EG-lufttrafikföretag på flyglinjen. När beslutet innebär att nya eller ytterligare tjänster på en flyglinje avvisas skall alla EG-lufttrafikföretag som ansöker om att få utöva dessa tjänster behandlas lika.~~

↓ 2408/92 art. 9.8 (anpassad)

~~8. Utan att tillämpningen av artikel 8.1 påverkas, gäller att en medlemsstat inte utan andra involverade medlemsstaters samtycke får ge ett lufttrafikföretag tillåtelse~~

~~att upprätta en ny flygförbindelse, eller~~

~~att öka turtätheten på en befintlig flygförbindelse~~

~~mellan en bestämd flygplats inom sitt territorium och en annan medlemsstat, så länge ett lufttrafikföretag, för vilket tillstånd har beviljats av denna andra medlemsstat, inte har tillåtits, med stöd av bestämmelserna om fördelning av ankomst- och avgångstider enligt artikel 8.2, att upprätta en ny flygförbindelse eller att öka turtätheten på en befintlig flygförbindelse med den aktuella flygplatsen, till dess rådet har antagit en förordning om en uppförandekod för fördelning av ankomst- och avgångstider med utgångspunkt i den allmänna principen om icke-diskriminering på grundval av nationalitet, och till dess den förordningen har trätt i kraft.~~

↓ 2408/92 art. 10 (anpassad)

~~1. Begränsningar i kapaciteter skall inte tillämpas på lufttrafik som omfattas av denna förordning med undantag av artiklarna 8 och 9 samt denna artikel.~~

~~2. När tillämpningen av punkt 1 har medfört allvarig ekonomisk skada för de lufttrafikföretag som fått tillstånd av en medlemsstat, skall kommissionen på begäran av denna stat företa en prövning och på grundval av alla relevanta omständigheter, däribland marknadsläget och särskilt huruvida situationen är sådan att medlemsstatens lufttrafikföretag inte har rimliga möjligheter till effektiv konkurrens på marknaden, det berörda lufttrafikföretagets~~

~~ekonomiska ställning och det faktiska kapacitetsutnyttjandet, besluta huruvida kapaciteten för regelbunden lufttrafik till och från den staten skall stabiliseras under en begränsad tid.~~

~~3. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Varje medlemsstat får hänskjuta det beslut kommissionen fattat till rådet inom en månad. Rådet får i undantagsfall med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.~~

↓ 2409/92 art. 1.2 (anpassad)
⇒ nytt

⊠ Kapitel IV: Bestämmelser om prissättning ⊠

Artikel 21

⇒ Prissättning ⇐

~~Denna förordning~~ ⊠ Detta kapitel ⊠ skall, utan att tillämpningen av ~~punkt 3~~ ⊠ artikel 23 ⊠ påverkas, inte gälla följande:

- (a) ⊠ Passagerarpriser ⊠ ~~Biljettpriser~~ och ~~tariffer~~ ⊠ fraktpriser ⊠ som tillämpas av andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.
- (b) ⊠ Passagerarpriser ⊠ ~~Biljettpriser~~ och ~~tariffer~~ ⊠ fraktpriser ⊠ som fastställts inom ramen för allmän trafikplikt, i överensstämmelse med ~~rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen~~ ⊠ kapitel III ⊠.

↓ 2409/92 art. 5.1 (anpassad)
⇒ nytt

Artikel 22

⇒ Fri prissättning ⇐

1. Utan att tillämpningen av ~~denna förordning~~ ⊠ artiklarna 16.1, 23 och 24 ⊠ påverkas, får EG-lufttrafikföretag fritt sätta sina ⊠ passagerarpriser ⊠ ~~flygpriser~~ ⇒ och fraktpriser för lufttrafik inom gemenskapen ⇐.
2. ⇒ Utan hinder av bestämmelserna i bilaterala avtal mellan medlemsstater, får medlemsstaterna inte tillämpa diskriminering på grundval av lufttrafikföretags nationalitet eller identitet när EG-lufttrafikföretag tillåts att sätta passagerarpriser och fraktpriser för lufttrafik mellan medlemsstaternas respektive territorier och ett tredjeland. Härmed upphävs alla kvarvarande begränsningar av prissättning, däribland för flyglinjer till tredjeländer, vilka härrör från bilaterala avtal mellan medlemsstater. ⇐

↓ 2409/92 art. 3 (anpassad)

~~EG-lufttrafikföretagens charter-, plats- och fraktpriser skall avtalas fritt mellan parterna i avtalet om befordran.~~

↓ 2409/92 art. 1.3 (anpassad)

⇒ nytt

Artikel 23

⇒ *Prisledande företag* ⇐

⇒ Utan att det påverkar tillämpningen av avtal som ingåtts av gemenskapen med ett tredjeland för lufttrafik mellan gemenskapsflygplatser, skall endast ⇐ ~~Bara~~ EG-lufttrafikföretag ~~skall~~ ha rätt att införa nya produkter eller lägre priser ⇐ passagerarpriser ⇐ än de gällande för identiska produkter.

↓ 2409/92 art. 4 (anpassad)

⇒ nytt

Artikel 24

⇒ *Information och icke-diskriminering* ⇐

1. Lufttrafikföretag som bedriver verksamhet inom gemenskapen skall ~~på begäran upplysa~~ ⇒ tillhandahålla ⇐ allmänheten ~~om alla flygpriser och standardfraktpriser~~ ⇒ uttömmande information om sina passagerarpriser och fraktpriser samt om därmed förbundna villkor. ⇐
 2. ⇒ Alla lufttrafikföretag skall sätta passagerarpriser utan att tillämpa någon diskriminering på grundval av passagerares nationalitet eller bosättningsort, eller på grundval av researrangörens etableringsort inom gemenskapen. ⇐
-

↓ 2409/92 art. 5.2 (anpassad)

~~Berörda medlemsstater kan utan diskriminering på grundval av nationalitet eller lufttrafikföretagets identitet kräva att uppgift om flygpriser lämnas till dem i den form som de bestämmer. Sådana uppgifter kan krävas in tidigast 24 timmar (som skall innefatta en arbetsdag) innan ett flygpris träder i kraft, utom vid anpassning till ett existerande pris, då det räcker med en förhandsanmälan.~~

↓2409/92 art. 5.3 (anpassad)

~~Fram till den 1 april 1997 får en medlemsstat kräva att uppgift om flygpriser på inrikeslinjer lämnas mer än en arbetsdag, men högst en månad, innan de träder i kraft; detta gäller sådana inrikeslinjer som inte trafikeras av fler än ett lufttrafikföretag som medlemsstaten utfärdat tillstånd för, eller av två lufttrafikföretag med gemensam flygverksamhet som den utfärdat tillstånd för.~~

↓2409/92 art. 5.4 (anpassad)

~~Ett flygpris får tillämpas vid försäljning och befordran så länge det inte upphävs i överensstämmelse med artikel 6 eller 7.~~

↓ 2409/92 art. 6 (anpassad)

~~1. Om inte annat följer av denna artikel kan en berörd medlemsstat när som helst besluta följande:~~

~~a) Att upphäva ett baspris, som med hänsyn till prisstrukturen som helhet på den aktuella flyglinjen och andra relevanta faktorer – däribland konkurrensförhållandena på marknaden – är orimligt högt till skada för kunderna i förhållande till lufttrafikföretagets på lång sikt fullt ut fördelade relevanta kostnader, inräknat en tillfredsställande kapitalavkastning.~~

~~b) Att utan diskriminering hejda ytterligare prisfall på en marknad – oavsett om det rör sig om en flyglinje eller ett linjenät – om marknadskrafterna har lett till en ihållande utveckling nedåt av flygpriserna, som avsevärt avviker från sedvanliga säsongsmässiga prisvariationer och som medför allmänt utbredda förluster bland alla de berörda lufttrafikföretagen inom den aktuella lufttrafiken; hänsyn skall därvid tas till lufttrafikföretagens fullt ut fördelade relevanta kostnader på lång sikt.~~

~~2. Ett beslut som fattas i enlighet med punkt 1 skall motiveras och anmälas till kommissionen och alla andra involverade medlemsstater samt de berörda lufttrafikföretagen.~~

~~3. Om ingen annan berörd medlemsstat eller kommissionen inom 14 dagar efter mottagandet av anmälan har anmält invändningar med angivande av sina skäl på grundval av punkt 1, får den medlemsstat som fattat beslutet i enlighet med punkt 1 ålägga de berörda lufttrafikföretagen att upphäva baspriset respektive avstå från ytterligare prissänkningar.~~

~~4. I händelse av meningsskiljaktigheter får en involverad medlemsstat begära samråd för att granska situationen. Samrådet skall äga rum inom 14 dagar efter begäran, om inte annat avtalas.~~

~~1. På begäran av en involverad medlemsstat skall kommissionen granska om ett beslut att handla eller inte handla i enlighet med artikel 6 uppfyller kriterierna i artikel 6.1. Medlemsstaten skall samtidigt informera de andra berörda medlemsstaterna och de berörda lufttrafikföretagen. Kommissionen skall genast offentliggöra i Europeiska gemenskapernas officiella tidning att flygpriserna är föremål för granskning.~~

~~2. Utan hinder av punkt 1 får kommissionen, på grundval av ett klagomål från en part med legitimt intresse, undersöka om flygpriserna uppfyller kriterierna i artikel 6.1. Kommissionen skall genast offentliggöra i Europeiska gemenskapernas officiella tidning att flygpriserna är föremål för granskning.~~

~~3. Ett flygpris som är gällande när det överlämnas för granskning i överensstämmelse med punkt 1 skall fortsätta att gälla under granskningen. Flygpriset skall dock inte gälla under granskningen, om kommissionen, eller rådet i överensstämmelse med punkt 8, under den gångna sexmånadersperioden beslutat att ett motsvarande eller lägre baspris mellan de två berörda städerna inte uppfyller kriterierna i artikel 6.1.~~

~~Vidare får det berörda lufttrafikföretaget, om punkt 6 har tillämpats, inte tillämpa ett högre baspris under kommissionens granskning än det som gällde omedelbart före det baspris som är föremål för granskning.~~

~~4. Efter samråd med de berörda medlemsstaterna skall kommissionen fatta beslut snarast möjligt och under inga omständigheter senare än 20 arbetsdagar efter att ha fått tillräckliga upplysningar från de berörda lufttrafikföretagen. Kommissionen skall beakta all information som den mottagit av de berörda parterna.~~

~~5. Om ett lufttrafikföretag inte lämnar de begärda upplysningarna inom den tidsfrist som kommissionen fastställt, eller om det lämnar ofullständiga uppgifter, skall kommissionen genom beslut begära att upplysningarna lämnas. Beslutet skall precisera vilka upplysningar som begärs och fastställa en lämplig tidsfrist för lämnandet av dessa.~~

~~6. Kommissionen kan genom beslut bestämma att ett gällande flygpris skall upphävas i avvaktan på kommissionens slutgiltiga avgörande om ett lufttrafikföretag har lämnat felaktiga eller ofullständiga upplysningar eller om det inte har lämnat dem inom den genom beslut enligt punkt 5 fastställda tidsfristen.~~

~~7. Kommissionen skall utan dröjsmål meddela de berörda medlemsstaterna och de berörda lufttrafikföretagen sitt motiverade beslut enligt punkterna 4 och 6.~~

~~8. En berörd medlemsstat kan hänskjuta kommissionens beslut enligt punkt 4 till rådet inom en månad. Rådet får med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.~~

~~9. De berörda medlemsstaterna skall se till att kommissionens beslut genomförs, såvida det inte är under rådets prövning eller rådet har fattat ett annat beslut i enlighet med punkt 8.~~

↓ 2409/92 art. 8 (anpassad)

~~Minst en gång om året skall kommissionen samråda med företrädare för konsumentorganisationerna på luftfartsområdet inom gemenskapen om flygpriser och dithörande frågor. Kommissionen skall för detta ändamål förse deltagarna med relevant information.~~

↓ 1882/2003 art.1 och bilaga I.5
(anpassad)
⇒ nytt

Kapitel V: Slutbestämmelser

Artikel 25

⇒ *Kommitté* ⇐

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté. ~~Kommittén skall ge kommissionen råd om tillämpningen av artiklarna 9 och 10.~~
~~Dessutom kan kommissionen inhämta kommitténs råd om alla andra frågor angående tillämpningen av denna förordning.~~
 2. När det hänvisas till denna artikel ~~artikel~~ ☒ punkt ☒, skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG¹¹ tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
 3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.
-

↓ 2407/92 art. 18.1 - 2408/92 art. 14.1 - 2409/92 art. 10.1 (anpassad)

Artikel 26

Samarbete och rätt att erhålla information

1. Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta vid ~~genomförandet~~ ☒ tillämpningen ☒ av denna förordning, ~~särskilt när det gäller insamling av information för den rapport som avses i artikel 9.~~

¹¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

↓ 2408/92 art. 12.1 (anpassad)
⇒ nytt

2. För att kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning får kommissionen inhämta all nödvändig information från ~~de berörda~~ medlemsstaterna, som också skall tillhandahålla information från de lufttrafikföretag som ~~de~~ ⇒ deras behöriga tillståndsmyndigheter ⇐ har utfärdat tillstånd för.

↓ 2408/92 art. 12.2 (anpassad)

~~Om den begärda informationen inte lämnas inom den av kommissionen fastställda tidsfristen, eller om den lämnas i ofullständigt skick, skall kommissionen genom ett beslut riktat till den berörda medlemsstaten kräva att informationen lämnas. Beslutet skall ange vilken information som krävs samt fastställa en lämplig tidsfrist inom vilken informationen skall lämnas.~~

↓ 2407/92 art. 18.2 - 2408/92 art. 14.2 - 2409/92 art. 10.2 (anpassad)
⇒ nytt

3. ~~Konfidentiell information som tas emot vid tillämpningen av denna förordning omfattas av sekretess~~ ⇒ Medlemsstaterna skall, i enlighet med sin nationella lagstiftning, vidta erforderliga åtgärder för att säkerställa konfidentialitet för den information som de erhåller vid tillämpningen av den här förordningen. ⇐

↓ 2408/92 art. 13 (anpassad)

~~Kommissionen skall offentliggöra en rapport om tillämpningen av denna förordning före den 1 april 1994 och regelbundet därefter.~~

↓ 2409/92 art. 9 (anpassad)

~~Kommissionen skall offentliggöra en rapport om tillämpningen av denna förordning senast den 1 april 1994 och därefter regelbundet.~~

↓ 2408/92 art. 15 (anpassad)

~~Förordning (EEG) nr 2343/90 och 294/91 skall upphöra att gälla med undantag av artikel 2 e ii och bilaga 1 till förordning (EEG) nr 2343/90, med den tolkning som ges i bilaga 3 i den här förordningen, och med undantag av artikel 2 b och bilagan till förordning (EEG) nr 294/91.~~

↓2409/92 art. 11 (anpassad)

~~Förordning (EEG) nr 2342/90 skall upphöra att gälla.~~

↴ nytt

Artikel 27

Upphävande

Förordningarna (EEG) nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92 skall upphöra att gälla.

Hänvisningar till de upphävda förordningarna skall anses som hänvisningar till den här förordningen och skall läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.

↴ nytt

Artikel 28

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den [...] dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

↓ 2407/92 art. 19 (anpassad)

~~Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1993.~~

↓2408/92 art. 16 (anpassad)

~~Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1993.~~

↓2409/92 art. 12 (anpassad)

~~Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1993.~~

↓ nytt

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
[...]

↓ 2407/92 bilagan (anpassad)
⇒ nytt

BILAGA ☒ I ☒

Uppgifter som behövs i samband med tillämpningen av artikel 5 i fråga om lufttrafikföretags ekonomiska ställning ☒ som skall tillhandahållas enligt artiklarna 5 och 8 ☒

1. Uppgifter som skall lämnas av företag som ansöker om licens för första gången i fråga om deras ekonomiska ställning
 - 1.1. Den senaste interna driftredovisningen och, om sådana finns, reviderade räkenskaper för det föregående räkenskapsåret.
 - 1.2. Budgeterad balansräkning med beräknade resultat för de kommande ~~två~~ ⇒ tre ⇐ åren.
 - 1.3. Underlaget för budgeterade utgifter och inkomster gällande poster såsom bränsle, passagerar- och fraktpriser, löner, underhåll, avskrivningar, valutakursförändringar, flygplatsavgifter, försäkring osv. Trafik/intäktsprognoser.
 - 1.4. Utförliga uppgifter om initialkostnader under perioden mellan inlämnandet av ansökningen och driftstarten samt en redogörelse för hur dessa kostnader skall finansieras.
 - 1.5. Utförliga uppgifter om nuvarande och planerade finansieringskällor.
 - 1.6. Utförliga uppgifter om aktieägare med angivande av nationalitet och planerat aktieslag samt om bolagsordningen. Om företaget ingår i en företagsgrupp skall information om förhållandet mellan företagen lämnas.
 - 1.7. Budgeterad kassaflödesanalys och likviditetsplanering för de ~~två~~ ☒ tre ☒ första verksamhetsåren.

- 1.8. Utförliga uppgifter om finansieringen av köp eller leasing av luftfartyg med, i fråga om leasing, angivande av avtalsvillkoren.
 2. Uppgifter för bedömning av den fortsatta ekonomiska ställningen som skall lämnas av företag som innehar ett tillstånd och planerar en struktur- eller verksamhetsförändring som påtagligt påverkar dess finansiella situation
 - 2.1. Vid behov den senaste interna balansräkningen och reviderade räkenskaper från det föregående räkenskapsåret.
 - 2.2. Utförliga och exakta uppgifter om alla föreslagna förändringar, till exempel förändring av trafikslag, föreslagna förvärv eller sammanslagningar, förändringar av aktiekapitalet, förändringar i fråga om aktieägare osv.
 - 2.3. Budgeterad balansräkning med resultaträkning för innevarande räkenskapsår med uppgift om alla föreslagna struktur- eller verksamhetsförändringar som påtagligt påverkar företagets finansiella situation.
 - 2.4. Uppgifter om tidigare och budgeterade utgifter och inkomster gällande poster såsom bränsle, passagerar- och fraktpriser, löner, underhåll, avskrivningar, valutakursförändringar, flygplatsavgifter, försäkring osv. Trafik/intäktsprognoser.
 - 2.5. Kassaflödesanalys och likviditetsplanering för det kommande året med uppgifter om alla föreslagna struktur- eller verksamhetsförändringar som påtagligt påverkar företagets finansiella situation.
 - 2.6. Utförliga uppgifter om finansieringen av köp eller leasing av luftfartyg med, i fråga om leasing, angivande av avtalsvillkoren.
 3. Uppgifter för bedömning av den fortsatta ekonomiska ställningen som skall lämnas av företag som redan innehar licens
 - 3.1. Reviderade räkenskaper inom sex månader efter den period som räkenskaperna avser och vid behov den senaste interna balansräkningen.
 - 3.2. Budgeterad balansräkning med resultaträkning för det kommande året.
 - 3.3. Uppgifter om tidigare och budgeterade utgifter och inkomster gällande poster såsom bränsle, passagerar- och fraktpriser, löner, underhåll, avskrivningar, valutakursförändringar, flygplatsavgifter, försäkring osv. Trafik/intäktsprognoser.
 - 3.4. Kassaflödesanalys och likviditetsplanering för det kommande året.
-

↓ nytt

BILAGA II

Definition av regionala flygplatser för tillämpningen av artikel 16

Alla flygplatser som uppfyller minst ett av följande kriterier betraktas som regionala flygplatser:

- (a) Den årliga trafikvolymen överstiger inte 900 000 passagerarrörelser per år.
- (b) Den årliga trafikvolymen överstiger inte 50 000 ton frakt per år.
- (c) Flygplatsen är belägen på en ö i en medlemsstat.



BILAGA III

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning 2407/92	Den här förordningen
Artikel 1.1	Artikel 1
Artikel 1.2	Artikel 3.3
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3.1	Artikel 3.2
Artikel 3.2	Artikel 3.1 andra stycket
Artikel 3.3	Artikel 3.1 första stycket
Artikel 4.1	Artikel 4.1
Artikel 4.2	Artikel 4 f
Artikel 4.3	-
Artikel 4.4	Artikel 4 f
Artikel 4.5	Artikel 8.1 andra stycket
Artikel 5.1	Artikel 5.1
Artikel 5.2	Artikel 5.2
Artikel 5.3	Artikel 8.5
Artikel 5.4	Artikel 8.6
Artikel 5.5	Artikel 9.1
Artikel 5.6	Artikel 8.4
Artikel 5.7	Artiklarna 5.3 och 8.8

Artikel 6	Artikel 7
Artikel 7	Artikel 11
Artikel 8.1	Artikel 13.1
Artikel 8.2	Artikel 12.1
Artikel 8.3	Artikel 13.2
Artikel 8.4	Artikel 12.2
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10.1	Artikel 13.3
Artikel 10.2	Artikel 13.4
Artikel 11.1	Artikel 8.1
Artikel 11.2	Artikel 8.3
Artikel 11.3	Artikel 8.7
Artikel 12	Artiklarna 9.2–9.4
Artikel 13.1	Artikel 10.2
Artikel 13.2	Artikel 10.1
Artikel 13.3	-
Artikel 13.4	Artikel 10.3
Artikel 14	Artikel 14
Artikel 15	-
Artikel 16	-
Artikel 17	-
Artikel 18.1	Artikel 26.1
Artikel 18.2	Artikel 26.3
Artikel 19	-
BILAGA	BILAGA I
Förordning 2408/92	Den här förordningen

Artikel 1.1	Artikel 1
Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 1.3	Artikel 1.3
Artikel 1.4	-
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3.1	Artikel 15.1 + 15.2
Artikel 3.2	-
Artikel 3.3	-
Artikel 3.4	-
Artikel 4.1 a	Artikel 16.1
Artikel 4.1 b	Artikel 16.6
Artikel 4.1 c	Artikel 16.2
Artikel 4.1 d	Artikel 16.4
-	Artikel 17.1
-	Artikel 17.2
-	Artikel 17.3
-	Artikel 17.4
-	Artikel 17.5
Artikel 4.1 e	Artikel 17.6
Artikel 4.1 f	Artikel 17.7
Artikel 4.1 g	-
Artikel 4.1 h	Artikel 17.8
-	Artikel 17.9
-	Artikel 17.10
Artikel 4.1 i	Artikel 18.1
Artikel 4.1 j	Artikel 16.3

Artikel 4.1 k	-
Artikel 4.2	-
Artikel 4.3	Artikel 18.2
Artikel 4.4	-
Artikel 5	-
Artikel 6.1 och 6.2	-
Artikel 7	Artikel 15.3–15.6
Artikel 8.1	Artikel 19.2
Artikel 8.2	Artikel 19.1
Artikel 8.3	Artikel 19.3
Artikel 8.4	-
Artikel 8.5	-
Artikel 9.1	-
Artikel 9.2	-
Artikel 9.3	-
Artikel 9.4	-
Artikel 9.5	Artikel 20
Artikel 9.6	-
Artikel 9.7	-
Artikel 9.8	-
Artikel 10	-
Artikel 11	Artikel 25
Artikel 12.1	Artikel 26.2
Artikel 12.2	-
Artikel 13	-
Artikel 14.1	Artikel 26.1
Artikel 14.2	Artikel 26.3

Artikel 15	-
Artikel 16	-
BILAGA I	-
BILAGA II	-
BILAGA III	-
-	BILAGA II

Förordning 2409/92	Den här förordningen
Artikel 1.1	Artikel 1
Artikel 1.2	Artikel 21
Artikel 1.3	Artikel 23
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	-
Artikel 4	Artikel 24
Artikel 5.1	Artikel 22
Artikel 5.2	-
Artikel 5.3	-
Artikel 5.4	-
Artikel 6	-
Artikel 7	-
Artikel 8	-
Artikel 9	-
Artikel 10.1	Artikel 26.1
Artikel 10.2	Artikel 26.3
Artikel 11	-

Artikel 12

-

-

-

Artikel 27

Artikel 28

↓ 2408/92 bilagan och anslutningsakterna för Österrike, Sverige och Finland, art. 29 och bilaga I, och anslutningsakterna för Tjeckien, Estland, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen, Slovenien och Slovakien, art. 20 och bilaga II (anpassad)

~~BILAGA I~~

~~Förteckning över kategori 1-flygplatser~~

BELGIEN	Bryssels-Zaventem
TJECKIEN	Prag-Ruzyně
DANMARK	Köpenhamns flygplatssystem
TYSKLAND	Frankfurt-Rhein/Main Düsseldorf-Lohausen München Berlins flygplatssystem
ESTLAND	Tallinna Lennujaam
SPANIEN	Palma-Mallorca Madrid-Barajas Málaga Las Palmas
GREKLAND	Aten-Hellinikon Thessaloniki-Makedonien
FRANKRIKE	Paris-flygplatssystem
IRLAND	Dublin

ITALIEN	Roms flygplatssystem Milanos flygplatssystem
CYPERN	Larnaka flygplats
LETTLAND	Riga
LITAUEN	Vilnius
UNGERN	Internationella flygplatsen Budapest-Ferihegy
MALTA	Luqa
NEDERLÄNDERNA	Amsterdam-Schiphol
POLEN	Warszawa-Okęcie
PORTUGAL	Lissabon Faro
SLOVENIEN	Ljubljana
SLOVAKIEN	Bratislava flygplats
FÖRENADE KUNGARIKET	Londons flygplatssystem Luton
ÖSTERRIKE	Wien
FINLAND	Helsinki-Vantaa, Helsingfors-Vanda
SVERIGE	Stockholms flygplatssystem

~~BILAGA II~~

~~Förteckning över flygplatssystem~~

DANMARK	Köpenhamn-Kastrup/Roskilde
TYSKLAND	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANKRIKE	Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
ITALIEN	Rom-Fiumicino/Ciampino Milan-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venedig-Tessera/Treviso
FÖRENADE KUNGARIKET	London-Heathrow/Gatwick/Stansted
SVERIGE	Stockholm-Arlanda/Bromma

↓ 2408/92 (anpassad)	BILAGA	III
-------------------------	--------	-----

~~Den tolkning som avses i artikel 15 På de villkor som anges i bilaga 1 till förordning (EEG) nr 2343/90 skall lufttrafikföretaget Seannair, som har exakt samma struktur och organisation som Scandinavian Airlines System, behandlas på samma sätt som lufttrafikföretaget Scandinavian Airlines System.~~