



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.7.2006  
KOM(2006) 396 endelig

2006/0130 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet  
(omarbejdet)**

**(forelagt af Kommissionen)**

{SEK(2006) 943}

{SEK(2006) 976}

## BEGRUNDELSE

### 1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Liberaliseringen, der er udstukket ved forordning (EØF) nr. 2407/92, 2408/92 og 2409/92 – den "tredje pakke" om det indre luftfartsmarked – har bidraget til at gøre lufttransportsektoren mere effektiv og billigere. Men det seneste årtis erfaringer har vist, at nogle af den tredje pakkes foranstaltninger enten anvendes ukorrekt eller må tydeliggøres eller ændres. Forskelle i medlemsstaternes anvendelse og fortolkning af de tre forordninger og behovet for tydeliggørelse gør det nødvendigt at revidere forordningerne for at skabe sikkerhed for, at alle EU-luftfartsselskaber har lige konkurrencevilkår. Med revisionen af den tredje pakke tilsigtes det at øge markedets effektivitet, styrke luftfartssikkerheden og forbedre beskyttelsen af passagerer.

- **Generel baggrund**

Den 23. juli 1992 nåede man frem til den afsluttende fase i liberaliseringen af lufttransporten i Fællesskabet med vedtagelsen af de tre rådsforordninger – nr. 2407/92, 2408/92 and 2409/92 – der er kendt som den "tredje pakke". Med dette blev der fulgt op på den "første pakke", som blev vedtaget i december 1987, og den "anden pakke" af juni 1990.

Mere end ti år efter ikrafttrædelsen har den tredje pakke stort set udspillet sin rolle, idet den har åbnet for en hidtil uset vækst i den europæiske lufttransport. Gamle monopoler er fejlet af banen, der er indført cabotageflyvning internt i Fællesskabet, og konkurrencen er skærpet på alle markeder til fordel for forbrugerne.

Trods denne succes lider de fleste EF-luftfartsselskaber fortsat under overkapacitet og en uforholdsmæssig stor opsplitting af markedet. Medlemsstaternes inkonsekvente anvendelse af den tredje pakke og de vedvarende begrænsninger for trafikflyvning inden for Fællesskabet giver sig udslag i:

- o ulige konkurrencevilkår: markedets effektivitet påvirkes af konkurrenceforvridning (f.eks. uensartet anvendelse af licenskravene, forskelsbehandling af EU-luftfartsselskaber på grund af deres nationalitet, forskelsbehandling i forbindelse med ruter til tredjelande osv.)
- o inkonsekvent anvendelse af reglerne for leasing af tredjelandes luftfartøjer med besætning, hvilket resulterer i konkurrenceforvridning og konsekvenser for arbejdsmarkedet
- o passagerer opnår ikke det fulde udbytte af det indre marked som følge af manglende gennemskuelse i priserne eller diskriminerende praksis på grundlag af deres bopæl.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Formålet med forslaget er at revidere og konsolidere forordning (EØF) nr. 2407/92, 2408/92 og 2409/92.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Det indre marked styrkes med forslaget, idet det fremmer konsolideringen af markedet, hvilket skaber et mere konkurrencepræget miljø med europæiske luftfartsselskaber, som er i stand til at byde deres internationale konkurrenter modstand. Forslaget bidrager til Lissabon-strategiens mål om at øge Europas konkurrenceevne.

Der er lagt særlig vægt på forenklingen og konsolideringen af indholdet i forordning (EØF) nr. 2407/92, 2408/92 og 2409/92. Dette sker i overensstemmelse med den forpligtelse, som Kommissionen har påtaget sig, til at forenkle, ajourføre og mindske omfanget af fællesskabsretten.

Nogle af de foreslåede ændringer vil kunne påvirke miljøet. Det bør erindres, at miljøpåvirkningerne allerede omhandles af Kommissionens særskilte initiativer inden for rammerne af strategien for en bæredygtig udvikling og det europæiske klimaændringsprogram (se også meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om "Minskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten", KOM(2005) 459 endelig af 27. september 2005).

## 2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

### Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Forud for udarbejdelsen af dette forslag er der foretaget en offentlig høring for at indsamle flest mulige kommentarer og forslag fra berørte enkeltpersoner og organer. Kommissionen modtog 56 bidrag fra nationale myndigheder, internationale organisationer, luftfartsselskaber og deres repræsentative organisationer, lufthavne og organisationer, der repræsenterer medarbejderne i luftfartssektoren eller brugerne af lufttransport.

Den 26. februar 2004 blev der afholdt et høringsmøde med interessenterne i Bruxelles. Delegationer fra 11 medlemsstater og 11 organisationer, som repræsenterer luftfartsselskaber, lufthavne, turisterhvervet samt funktionæransatte og timelønnede i luftfartssektoren deltog.

### Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

I størstedelen af svarene udtrykkes der tilfredshed med den nuværende lovgivning, men der er enighed om behovet for enkelte justeringer og en harmoniseringsindsats, som kunne foretages ved at gøre bestemmelserne mere detaljerede eller opstille retningslinjer. Der bakkes op om at modernisere og forenkle bestemmelserne og at ophæve bestemmelser, som var nødvendige i 1992, men som er forældede i dag.

Hvad forordning (EØF) nr. 2407/92 angår, er der behov for mere detaljerede bestemmelser for at styrke overvågningen af luftfartsselskabernes finansielle levedygtighed og for at indføre strengere krav angående leasing af luftfartøjer.

Hvad forordning (EØF) nr. 2408/92 angår, understreges det i de fleste svar, at forbindelserne med tredjelande skal underlægges specifikke aftaler og forskrifter. Der

er bred enighed om behovet for at forenkle proceduren for opfyldelse af forpligtelse til offentlig tjeneste, men et betydeligt antal luftfartsselskaber påpeger risikoen for konkurrenceforvridning, som kunne opstå ved en overdreven anvendelse af forpligtelse til offentlig tjeneste. I de fleste svar blev der talt til fordel for at tydeliggøre reglerne om fordeling af trafik på lufthavne og for at fastsætte objektive kriterier.

Hvad forordning (EØF) nr. 2409/92 angår, er luftfartsselskaberne imod ethvert initiativ, der kunne indskrænke friheden til at fastsætte billetpriser, som for indeværende er forankret i konkurrencelovgivningen og beskyttelsesklausulerne i forordning (EØF) nr. 2409/92. Nogle nationale og regionale myndigheder og brugerorganisationer er dog tilsyneladende parat til at gøre noget for at sikre større gennemskuelighed og reel adgang for alle europæere til de flybilletpriser, som tilbydes i EU.

Alle bemærkninger, der er fremkommet i løbet af høringsprocessen, er blevet nøje undersøgt i forbindelse med udarbejdelsen af den foreslåede revision. Resultaterne af høringen er indarbejdet i konsekvensanalysen. Sidstnævnte er opstillet med støtte fra en kontraktansat ekstern konsulent mellem december 2004 og oktober 2005.

Der blev foretaget en offentlig høring på Internettet fra den 17.3.2003 til den 30.9.2003. Kommissionen modtog 56 svar. Resultaterne findes på [http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package\\_3\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm).

- **Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Det er ikke hensigten med revisionen at ændre retsrammen radikalt, men snarere at justere den på en række områder for at tage højde for konstaterede problemer. Alternativer, som bevæger sig for langt ud over den bestående ramme – f.eks. oprettelsen af en licensudstedende EF-myndighed - er allerede forkastet underhøringsprocessen. Der er derfor foretaget en afvejning af en uændret situation og en ændret situation, hvor sidstnævnte består af en række foranstaltninger direkte rettet mod de problemer, som er påvist gennem analysen af den tredje pakke:

1. I den "uændrede situation" bevares de nugældende tre forordninger, som udgør den tredje pakke om det indre luftfartsmarked. De førnævnte problemer, der følger af den inkonsekvente anvendelse af den tredje pakke af forskrifter, forventes fortsat at bestå og endog forværres, hvis lovgivningen ikke ændres.

2. Den "ændrede situation" omfatter en række ændringer af den tredje pakke med henblik på at sikre en ensartet og effektiv anvendelse af reglerne heri. Konsekvensanalysen har vist, at disse foranstaltninger er i god overensstemmelse med målene, at deres økonomiske og sociale påvirkninger er gunstige, og at miljøomkostningerne er ret begrænsede.

Kommissionen har foretaget en vurdering af miljøpåvirkningerne, jf. arbejdsprogrammet, der er vedlagt forslaget.

### 3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Med forordningsforslaget sikres en effektiv og ensartet anvendelse af EF-lovgivningen for det indre luftfartsmarked med strengere og mere præcise anvendelseskriterier (f.eks. for licenser, leasing af luftfartøjer, forpligtelse til offentlig tjeneste og regler for fordeling af trafik). Det styrker også det indre marked ved at fjerne de stadig eksisterende begrænsninger af trafikflyvning, der stammer fra gamle bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne, og ved at overlade Fællesskabet retten til at forhandle trafikrettigheder inden for Fællesskabet med tredjelande. Forbrugernes rettigheder styrkes ved, at der tilskyndes til prisgennemsommelighed og ikke-forskelsbehandling.

Med forslaget forenkles og konsolideres lovgivningen, idet forældede dele af den tredje pakke elimineres, og teksten tydeliggøres, hvor der er behov for dette. De tre eksisterende forordninger i den tredje pakke vil blive konsolideret i én tekst.

- **Retsgrundlag**

Dette forslag til forordning, hvormed forordning (EØF) nr. 2407/92, 2408/92 og 2409/92 ophæves, bygger på artikel 80, stk. 2, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne alene, hvilket skyldes følgende:

- Erfaringerne med den tredje pakke om det indre luftfartsmarked viser, at lovgivningen ikke fortolkes og anvendes på en ensartet måde i medlemsstaterne. Situationen udgør en hindring for lige konkurrencevilkår mellem EF-luftfartsselskaberne. Disse problemer kan ikke løses på medlemsstatsniveau på grund af luftfartens internationale karakter.

- Den uensartede anvendelse af den tredje pakke fører til konkurrenceforvriddning på det internationale luftfartsmarked, fordi luftfartsselskaber fra forskellige medlemsstater ikke driver virksomhed på samme betingelser.

Formålene med forslaget vil af nedenstående årsager bedre kunne nås med en indsats på fællesskabsplan.

- En mere ensartet anvendelse af den tredje pakke opnås bedst ved at klarlægge og specificere reglerne heri på fællesskabsniveau.

- Der er behov for at fjerne visse hindringer for det frie udbud af trafikflyvning fra EF-lovgivningen.

- I lyset af de påviste problemers tværnationale karakter kan de kun imødegås på EU-

niveau.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

- Den foreslåede revision af den tredje pakke berører stort set ikke råderummet for beslutningstagningen på nationalt niveau, men den bidrager til at sikre en ensartet fortolkning af EF-lovgivningen. Fællesskabets interventionsmuligheder er alene styrket i de nøje afgrænsede tilfælde, hvor de nationale beslutninger indebærer den største risiko for markedsforvridning.

- De nationale myndigheders administrative byrde vil muligvis øges i nogle medlemsstater, fordi forslaget indebærer et strengere tilsyn med licenser. På andre områder indebærer forslaget dog en uændret eller mindsket administrativ byrde (f.eks. hvad angår forpligtelser til offentlig tjeneste).

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslået retsakt: forordning.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

En forordning er det mest egnede instrument, idet:

- forslaget omhandler revisionen af tre eksisterende forordninger, og

- målet er at sikre en mere ensartet anvendelse af fællesskabslovgivningen på det indre luftfartsmarked.

#### **4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget har ingen følger for EU's budget.

#### **5) YDERLIGERE OPLYSNINGER**

- **Forenkling**

Forslaget indebærer en forenkling af lovgivningen.

I dette forslag fjernes forældede foranstaltninger, og indholdet, formen og ordlyden er – så vidt muligt – revideret med henblik på at lette forståelsen og undgå fortolkningsmæssige uklarheder. Dertil kommer, at forordningerne i kraft af den nye forenklede struktur er konsolideret i et enkelt dokument.

Forslaget indgår i Kommissionens rullende program for ajourføring og forenkling af EU-retten og i dens arbejds- og lovgivningsprogram under referencen 2002/TREN/28.

- **Ophævelse af gældende retsforskrifter**

Hvis forslaget vedtages, medfører det ophævelse af gældende retsforskrifter.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt har relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

- **Nærmere redegørelse for forslaget**

1. Der strammes op på betingelserne for at udstede og tilbagekalde en licens.

Luftfartsselskabernes finansielle soliditet kontrolleres mere eller mindre strengt afhængig af, hvilken medlemsstat der har udstedt licensen. I praksis er konkurrencevilkårene mellem luftfartsselskaber fra forskellige medlemsstater derfor ikke altid lige, hvilket hæmmer konsolideringen af markedet. Endvidere frembyder den fortsatte drift af mindre solide luftfartsselskaber sikkerhedsrisici foruden de finansielle risici for kunderne i tilfælde af konkurs hos et luftfartsselskab.

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne styrke tilsynet med licenserne og suspendere eller tilbagekalde en licens, hvis forordningens krav ikke længere opfyldes (artikel 5 til 10). Med forslaget indrømmes Kommissionen ret til at tilbagekalde licensen (artikel 14) for at undgå, at en medlemsstat undlader at handle.

Forslaget åbner mulighed for på et senere tidspunkt at give Det Europæiske Luftfarts-sikkerhedsagentur (EASA) øget kompetence, hvad angår tilsyn med sikkerheden, og/eller udstedelse af licenser for at sikre et så effektivt og sammenhængende tilsyn med luftfartsselskaberne som muligt.

2. Med forslaget strammes op på kravene angående leasing af luftfartøjer (artikel 13)

"Wet-lease" af luftfartøjer fra tredjelande giver EU-luftfartsselskaberne en væsentlig fleksibilitet, som øger EU-luftfartssektorens økonomiske effektivitet til gavn for forbrugerne. Anvendelsen af de nugældende bestemmelser i forordning (EØF) nr. 2407/92 giver imidlertid anledning til arbejdsmarkedsmæssige og sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Regler og praksis for leasing (især wet-lease dvs. leasing af luftfartøjer med besætning) er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat.

Sikkerhedsvurderingen af leasede luftfartøjer fra tredjelande foretages ikke lige grundigt i alle medlemsstater, hvilket skaber tvivl om sikkerhedsniveauet. Da der i nogle tilfælde jævnligt benyttes wet-lease fra tredjelande, giver dette anledning til overvejelser om potentielt skadelige følger på arbejdsmarkedet.

Med forslaget indføres strengere krav for at minimere risikoen for skadelige arbejdsmarkedsmæssige følger og for at øge sikkerheden. Det understreges i forslaget, at for at godkende leasingaftaler skal den kompetente licensudstedende myndighed stadfæste, at sikkerhedsstandarder svarende til Fællesskabets sikkerhedskrav er opfyldt. Leasing af luftfartøjer i tredjelande vil kun blive tilladt i undtagelsestilfælde i en periode på højst seks måneder, og aftalen kan kun fornys én gang for en periode på højst seks måneder, der ikke følger umiddelbart efter den første.

3. I forslaget tydeliggøres reglerne for forpligtelse til offentlig tjeneste (OSP) (artikel 16, 17 og 18)

Reglerne vedrørende forpligtelse til offentlig tjeneste er revideret for at lette den administrative byrde, undgå overdreven brug af OSP og øge konkurrencen i udbudsprocedurerne. Kravene om offentliggørelse er ændret, idet offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* begrænses til en kortfattet bekendtgørelse.

For at undgå overdreven brug af OSP kan Kommissionen i hvert enkelt tilfælde kræve, at en økonomisk rapport forelægges indeholdende en redegørelse for baggrunden for denne OSP, og berettigelsen af forpligtelsen bør vurderes særligt omhyggeligt, når det er hensigten at pålægge forpligtelse på ruter, hvor der allerede findes en togforbindelse med en rejsetid under tre timer. Udbudsprocedurerne er ændret med en udvidelse af den højst tilladte koncessionsperiode fra tre til fire år (og fem år for områder i den yderste periferi). Udbud med henblik på fornyelse af koncessionsaftalen skal iværksættes senest seks måneder forinden, så det er muligt omhyggeligt at vurdere behovet for fortsat at begrænse adgangen til ruten.

Derudover er der indført en hasteprocedure for at imødegå pludselige afbrydelser af tjenesten på ruter, hvor der er pålagt forpligtelse til offentlig tjeneste.

Hvis forordningsforslaget efter vedtagelsen garanterer gennemskuelighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet svarende til Kommissionens forslag om fastsættelse og udbetaling af kompensation for offentlig tjeneste, og for at give aktørerne retssikkerhed, hvad angår udbetalt kompensation for udførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste, som tildeles i medfør af denne forordning, vil Kommissionen senest ved forordningens ikrafttræden vedtage en bindende retsakt på grundlag af artikel 86, stk. 3, hvori kompensation i henhold til forordningen erklæres forenelig med statsstøttereglerne og undtages fra anmeldelsespligten. Denne retsakt kunne udformes som en ajourføring af Kommissionens beslutning af 28. november 2005 (EFT L 312 af 29.11.2005), hvor der henvises til denne nye forordning, og hvor anvendelsesområdet udvides til al kompensation for udførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste, der tildeles luftfartsselskaber i overensstemmelse med denne forordning.

4. Med forslaget fjernes uoverensstemmelser mellem det indre luftfartsmarked og flyvning til tredjelande (artikel 15 og 22)

I overensstemmelse med de holdninger, der er kommet til udtryk under høringsprocessen, berører forslaget kun forbindelserne til tredjelande i det omfang, der er en direkte sammenhæng med bestemmelserne i den tredje pakke.

For at sikre sammenhæng mellem det indre marked og dets eksterne aspekter, bl.a. vedrørende det fælles europæiske luftrum, bør adgangen til fællesskabsmarkedet for luftfartsselskaber fra tredjelande forvaltes på en ensartet måde gennem forhandlinger på fællesskabsplan. Derfor får De Europæiske Fællesskaber til opgave at forhandle med tredjelande om trafikrettigheder internt i Fællesskabet.

Tilbageværende begrænsninger i eksisterende bilaterale aftaler mellem medlemsstater vil blive ophævet for at sikre ligebehandling, hvad angår code sharing og prisfastsættelse blandt EF-luftfartsselskaber på ruter til tredjelande fra punkter i medlemsstater,



hvor de ikke er hjemmehørende.

5. I forslaget tydeliggøres de gældende regler for fordeling af trafik mellem lufthavne (artikel 19)

Den nuværende tottrinsprocedure – først etablering af et lufthavnssystem og dernæst definition af regler for fordelingen af trafikken – erstattes af en ettrinsprocedure, hvor man går bort fra begrebet "lufthavnssystem": Medlemsstaterne kan indføre regler for fordeling af trafikken på lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, men med forbehold af Kommissionens forudgående godkendelse (efter høring af det relevante udvalg). Det tilføjes, at der bør være en passende transportinfrastruktur omkring de pågældende lufthavne, og at der bør være pålidelige og effektive kollektive transportforbindelser med hyppige afgang mellem lufthavnene og den omkringliggende by eller bygruppe.

Det angives i forslaget, at reglerne for fordeling af trafikken skal opfylde principperne om proportionalitet og gennemskuelig, og de skal bygge på objektive kriterier. Denne regel slår fast, at regler for fordeling af trafikken ikke må misbruges med henblik på at diskriminere mellem luftfartsselskaber.

6. I forslaget tilskyndes der til at gøre priserne mere gennemskelige for passagerer og fair prisadfærd

Det er blevet udbredt praksis at offentliggøre priser uden skatter og afgifter og endog uden brændstoffillæg, og dette gør det vanskeligt at gennemskue priserne. Utilstrækkelig prisgennemskuelig resulterer i konkurrenceforvridning, hvilket igen fører til højere billetpriser for forbrugerne gennemsnitligt set. Kommissionen konstaterer også fortsat tilfælde af forskelsbehandling på grundlag af passagerernes bopæl.

Ifølge forslaget skal flybilletpriser omfatte alle gældende skatter, afgifter og gebyrer, og luftfartsselskaberne skal på fyldestgørende vis informere om deres billetpriser og rater samt de tilknyttede betingelser (artikel 2, stk. 18, og artikel 24, stk. 1).

Flybilletpriser skal fastsættes uden forskelsbehandling på grundlag af passagerers bopæl eller nationalitet inden for Fællesskabet (artikel 24, stk. 2). Ved salg af et luftfartsselskabs flybilletter må der desuden ikke forskelsbehandles på grundlag af rejseagentens etableringssted.

Erfaringerne med anvendelsen af den tredje pakke vedrørende liberalisering af lufttransporten har vist, at der ikke er konstateret noget markedssvigt, som kunne berettige til at opretholde specifikke bestemmelser til regulering af flybilletpriser som f.eks. de beskyttelsesforanstaltninger, der er fastlagt i artikel 6 i forordning (EØF) nr. 2409/92. I den forbindelse og med de generelle konkurrenceregler for øje er disse sektorspecifikke foranstaltninger fjernet fra forordningen.

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

2006/0130 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**  
**om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet**  
**(EØS-relevant tekst)**

⊗EUROPA-PARLAMENTET OG ⊗RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel ~~84(2)~~ ⊗ 80, stk. 2 ⊗,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,

~~under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,~~

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

↓ ny

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Der skal foretages en række væsentlige ændringer i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber<sup>5</sup>, (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for fællesskabet<sup>6</sup> og (EØF) nr. 2409/92 af 23. juli 1992 om billetpriser og rater inden for

<sup>1</sup> EFT C [...] af [...], s. [...].

<sup>2</sup> EFT C [...] af [...], s. [...].

<sup>3</sup> EFT C [...] af [...], s. [...].

<sup>4</sup> EFT C [...] af [...], s. [...].

<sup>5</sup> EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

<sup>6</sup> EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8. Senest ændret ved tiltrædelsesakten.

luftfart<sup>7</sup>. Af klarhedshensyn bør disse forordninger omarbejdes og konsolideres i én forordning.

- (2) Med vedtagelsen af disse tre forordninger blev lufttransport liberaliseret i Fællesskabet. Trods det, at liberaliseringen lykkedes for så vidt angår vækst, konkurrence og lavere billetpriser, forvrides det indre luftfartsmarked af en inkonsekvent anvendelse af disse forordninger i medlemsstaterne.
- (3) For at sikre en mere effektiv og konsekvent anvendelse af fællesskabslovgivningen for det indre luftfartsmarked må der foretages en række tilpasninger af den nugældende retsramme.
- (4) I erkendelse af, at der kan være sammenhæng mellem et luftfartsselskabs finansielle soliditet og sikkerheden, bør der etableres et strengere tilsyn med luftfartsselskabers finansielle situation.
- (5) Da luftfartsselskaber med faste driftssteder i flere medlemsstater får stadig større betydning, og det er nødvendigt at sikre et effektivt tilsyn med disse luftfartsselskaber, bør ansvaret for tilsynet med AOC og licensen ligge hos én og samme medlemsstat .
- (6) For at sikre en konsekvent overvågning af, at licenskravene opfyldes af alle EF-luftfartsselskaber, bør de licensudstedende myndigheder regelmæssigt vurdere luftfartsselskabernes finansielle situation. Luftfartsselskaberne bør derfor forelægge tilstrækkelige oplysninger om deres finansielle situation, navnlig i de to første driftsår, idet disse er særligt kritiske for et luftfartsselskabs overlevelse på markedet.
- (7) For at mindske risikoen for passagerer bør EF-luftfartsselskaber, der ikke opfylder kravene for at opretholde en gyldig licens, ikke gives lov til at fortsætte driften. Den licensudstedende myndighed bør i disse tilfælde tilbagekalde eller suspendere licensen. Hvis den kompetente licensudstedende myndighed undlader at gøre dette, bør Kommissionen have mulighed for at tilbagekalde eller suspendere licensen for at sikre en ensartet anvendelse af fællesskabslovgivningen.
- (8) For at undgå overdreven brug af aftaler om leasing af luftfartøjer registreret i tredjelande, navnlig med besætning (wet lease), bør denne mulighed kun undtagelsesvist tillades, f.eks. når der er mangel på egnede luftfartøjer på fællesskabsmarkedet, tilladelsen bør begrænses tidsmæssigt; og sikkerhedsnormer svarende til sikkerhedsreglerne i fællesskabslovgivningen skal være opfyldt.
- (9) Af hensyn til et sikkert og velfungerende indre luftfartsmarked er det ønskeligt, at Fællesskabet får til opgave at forhandle trafikrettigheder inden for Fællesskabet med tredjelande. Dermed undgås eventuelle uoverensstemmelser mellem det indre marked og medlemsstaternes individuelle forhandlinger.
- (10) Med henblik på at fuldføre det indre luftfartsmarked bør man ophæve de begrænsninger, som stadig eksisterer mellem medlemsstater, f.eks. begrænsninger for code sharing på ruter til tredjelande eller for prisfastsættelse på ruter til tredjelande med mellemlandning i en anden medlemsstat (den sjette frihed).

---

<sup>7</sup> EFT L 240 af 24.8.1992, s.15.

- (11) Det bør på en klar og utvetydig måde fastlægges, på hvilke betingelser der kan pålægges forpligtelse til offentlig tjeneste, og den tilknyttede udbudsrunde bør gøre det muligt for et tilstrækkeligt antal konkurrerende selskaber at deltage i udbuddet. Kommissionen bør kunne indhente alle oplysninger, der er nødvendige for at vurdere den økonomiske begrundelse for at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste i hvert enkelt tilfælde.
- (12) De gældende regler for fordeling af trafikken på lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, bør tydeliggøres og forenkles.
- (13) Medlemsstaterne bør sikres mulighed for at gribe ind over for pludseligt opståede problemer, der skyldes uforudseelige og uafvendelige forhold, som gør det teknisk eller praktisk meget vanskeligt at udføre trafikflyvningen.
- (14) Passagerer bør have adgang til samme billettakster for samme flyvninger, uanset hvor de bor i Fællesskabet, deres nationalitet, og hvor i Fællesskabet deres rejseagent er etableret.
- (15) Passagerer bør have mulighed for at sammenligne luftfartsselskabernes billettakster. De offentliggjorte billettakster bør derfor angive den endelige pris inklusive alle skatter, afgifter og gebyrer, som passageren skal betale.
- (16) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>8</sup>.
- (17) Da en mere ensartet anvendelse af fællesskabslovgivningen for det indre luftfartsmarked ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af lufttransportens internationale karakter bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (18) Det er derfor nødvendigt at ophæve forordning (EØF) nr. 2407/92, 2408/92 og 2409/92 -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

---

<sup>8</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

## Kapitel I: Almindelige bestemmelser

### Artikel 1

#### Genstand

---

↓ 2407/92 art. 1, stk. 1 (tilpasset)

~~Denne forordning omhandler de krav, som medlemsstaterne stiller til luftfartsselskaber, der er etableret i Fællesskabet, med henblik på udstedelse og opretholdelse af licenser.~~

---

↓ 2408/92 art. 1, stk. 1

~~Denne forordning omhandler adgang til ruter inden for Fællesskabet, både for ruteflyvning og for charterflyvning.~~

---

↓ 2409/92 art. 1, stk. 1 (tilpasset)

~~Denne forordning finder anvendelse på kriterier og procedurer for fastsættelse af billetpriser og rater for transport i trafikflyvning udelukkende inden for Fællesskabet.~~

---

↓ ny

1. Denne forordning indeholder regler for udstedelse af licenser til EF-luftfartsselskaber, for EF-luftfartsselskabers ret til at drive trafikflyvning i Fællesskabet og for prisfastsættelse for trafikflyvning i Fællesskabet.

---

↓ 2408/92 art. 1, stk. 2 (tilpasset)

2. Anvendelsen af  kapitel III i  denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til den bestående uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på.

---

↓ 2408/92 art. 1, stk. 3 (tilpasset)

3. Anvendelsen af bestemmelserne i  kapitel III i  denne forordning på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil den ordning, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2.

december 1987 fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, er iværksat. Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet herom på denne dato.

---

↓ 2408/92 art. 1, stk. 4) (tilpasset)

~~Lufthavnene på de græske øer og på de Atlanterhavsoer, som udgør den autonome region Aeorerne, undtages indtil den 30. juni 1993 fra forordningens anvendelsesområde. Medmindre Rådet på forslag af Kommissionen træffer anden afgørelse, gælder denne undtagelse i en yderligere periode på fem år og kan herefter forlænges i endnu fem år.~~

---

↓ 2407/92 art. 2

## Artikel 2

### Definitioner

I denne forordning forstås ved:

---

↓ 2407/92 art. 2, litra c)  
(tilpasset)  
⇒ ny

- (1) "*licens*": en tilladelse udstedt af den ~~ansvarlige medlemsstat~~ ⇒ kompetente licensudstedende myndighed ⇔ til et foretagende til at udføre lufttransport med passagerer, post og/eller fragt som angivet i licensen mod vederlag og/eller lejeafgift
- 

↓ ny

- (2) "*kompetent licensudstedende myndighed*": en myndighed med ret til at udstede, afslå, tilbagekalde eller suspendere en licens i henhold til kapitel II
- 

↓ 2407/92 art. 2, litra a)

- (3) "*foretagende*": enhver fysisk eller juridisk person, uanset om denne driver virksomhed med gevinst for øje, eller ethvert officielt organ, uanset om det har selvstændig status som juridisk person

---

↓ 2408/92 art. 2, litra c) og  
2409/92 art. 2, litra f)

- (4) "*trafikflyvning*": en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift

---

↓ 2408/92 art. 2, litra e)

- (5) "*flyvning*": en afgang fra en nærmere angivet lufthavn til en nærmere angivet bestemmelseslufthavn

---

↓ 2408/92 art. 2, litra k)

- (6) "*lufthavn*": et område inden for en medlemsstat, der er åben for erhvervmæssig lufttransport

---

↓ 2407/92 art. 2, litra d)  
(tilpasset)  
⇒ ny

- (7) "air operator's certificate (AOC)": et ~~dokument~~ ☒ certifikat ☒ udstedt ~~af en medlemsstats kompetente myndigheder~~ til et foretagende ~~eller en gruppe af foretagender, hvori det attesteres~~ ☒ til bekræftelse af ☒, at vedkommende foretagende har den fornødne fagkundskab og struktur til at ~~operere~~ varetage driften af luftfartøjer på betryggende måde ved de former for luftfartsvirksomhed, der er angivet i ~~tilladelsencertifikatet~~ ⇒, jf. fællesskabslovgivningens relevante bestemmelser ⇐

---

↓ 2407/92 art. 2, litra g)

- (8) "*effektiv kontrol*": et forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske og retlige forhold, giver mulighed for, direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:
- (a) brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf
  - (b) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer, på deres afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift

---

↓ 2407/92 art. 2, litra b)

(9) "luftfartsselskab": et lufttrafikforetagende med en gyldig licens

---

↓ 2408/92 art. 2, litra b) og  
2409/92 art. 2, litra h) (tilpasset)  
⇒ ny

(10) "EF-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens ~~udstedt af en medlemsstat~~ ⇒ tildelt af en kompetent licensudstedende myndighed ⇐ i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om ~~udstedelse af licenser til luftfartsselskaber~~(8) ☒ kapitel II ☒

---

↓ 2407/92 art. 2, litra e)  
⇒ ny

(11) "forretningsplan": en detaljeret beskrivelse af luftfartsselskabets planlagte erhvervsmæssige aktiviteter for den pågældende periode, især med hensyn til ⇒ den forventede ⇐ markedsudvikling og fremtidige investeringer og de finansielle og økonomiske følger af disse aktiviteter

---

↓ ny

(12) "trafikflyvning inden for Fællesskabet": trafikflyvning mellem EF-lufthavne

---

↓ ny

(13) "transit": retten til at overflyve Fællesskabets eller et tredjelandes territorium uden at lande og til at foretage teknisk landing

---

↓ 2408/92 art. 2, litra f) (tilpasset)

(14) "trafikrettighed": ~~et luftfartsselskabs ret til at transportere passagerer, fragt og/eller post i~~ ☒ retten til at udøve ☒ trafikflyvning mellem to EF-lufthavne

---

↓ 2408/92 art. 2, litra l) (tilpasset)  
⇒ ny

(15) "regional lufthavn": ~~enhver anden lufthavn end dem, der er opført i bilag I som kategori 1-lufthavne~~ ⇒ opfylder mindst et af kriterierne i bilag II ⇐

---



---

↓ 2408/92 art. 2, litra g)

- (16) "seat only-salg": et luftfartsselskabs eller dets autoriserede bureaux eller en charters salg direkte til offentligheden af pladser, uden anden form for tjenesteydelse, såsom indkvartering, inkluderet
- 

↓ 2408/92 art. 2, litra d)

- (17) "ruteflyvning": en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:
- (a) de gennemføres med luftfartøjer til transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag, således at der for hver flyvning udbydes pladser til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer)
  - (b) de gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne:
    - enten i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
    - med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger
- 

↓ 2408/92 art. 2, litra n)

- (18) "kapacitet": det antal sæder, der udbydes til publikum på en ruteflyvning i et givet tidsrum
- 

↓ 2409/92 art. 2, litra a)  
(tilpasset)  
⇒ ny

- (19) "flybilletpriser": de priser i ~~eur~~ ☒ euro ☒ eller i lokal valuta, som passagerer skal betale luftfartsselskaber eller deres agenter for at transportere ~~dem~~ ☒ passagererne ☒ og deres bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemed ⇒ , inklusive alle gældende skatter, afgifter og gebyrer ⇐
- 

↓ 2409/92 art. 2, litra d)  
(tilpasset)  
⇒ ny

- (20) "~~fragtpriser~~ ☒ luftfragtpriser ☒ ": de priser i ~~eur~~ ⇒ euro ⇐ eller i lokal valuta, der skal betales for transport af fragt, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder,

herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemed⇒, inklusive alle gældende skatter, afgifter og gebyrer ⇐

---

↓ 2408/92 art. 2, litra h) og 2409/92 art. 2, litra i)

(21) "*berørt(e) medlemsstat(er)*": de(n) medlemsstat(er), mellem hvilke eller inden for hvilken der drives trafikflyvning

---

↓ 2408/92 art. 2, litra i) og 2409/92 art. 2, litra j)

(22) "*involveret medlemsstat/involverede medlemsstater*": den (de) berørte medlemsstat(er) og den (de) medlemsstat(er), hvori det (de) luftfartsselskab(er), der driver trafikflyvning, har licens

---

↓ ny

(23) "*bygruppe*": et byområde med et antal større eller mindre byer, som i kraft af befolkningstilvækst og udbygning er blevet til et sammenhængende bebygget område

---

↓ 2407/92 art. 2, litra f)  
⇒ ny

(24) "*driftsregnskab*": en detaljeret opgørelse over ⇒ et luftfartsselskabs ⇐ indtægter og omkostninger for den pågældende periode fordelt på luftfartsmæssig virksomhed og anden virksomhed og på materielle og immaterielle poster

---

↓ 2408/92 art. 2, litra m)  
(tilpasset)

~~"lufthavnssystem", to eller flere lufthavne, der udgør en enhed, som trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, jf. bilag II~~

---

↓ 2409/92 art. 2, litra e)  
(tilpasset)

~~"standardfragtrater", de fragtrater, som luftfartsselskabet normalt opgiver, herunder også eventuelle normalrabatter~~

---

↓ 2409/92 art. 2, litra c)  
(tilpasset)

~~"charterpriser", de priser i ecu eller i lokal valuta, som passagerer skal betale charterere for tjenesteydelser, der består i eller omfatter transport af dem og deres bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemled~~

---

↓ 2409/92 art. 2, litra k)  
(tilpasset)

~~"basisbilletpris", den laveste fuldt fleksible billetpris for en enkeltbillet eller returbillet, som udbydes til salg i mindst samme omfang som enhver anden fuldt fleksibel pris, der tilbydes for samme trafikflyvning.~~

---

↓ 2408/92 art. 2, litra o)  
(tilpasset)

~~"forpligtelse til offentlig tjeneste", et luftfartsselskabs forpligtelse til på enhver rute, hvortil det har fået udstedt licens af en medlemsstat, at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre driften i overensstemmelse med sådanne fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prisfastsættelse, som selskabet ikke ville have påtaget sig, hvis det alene skulle tilgodese sine kommercielle interesser.~~

---

↓ 2409/92 art. 2, litra b)  
(tilpasset)

~~"rate pr. sæde", de priser i ecu eller i lokal valuta, som charterere skal betale luftfartsselskaber for at transportere chartereren, dennes kunder og bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemled~~

---

↓ 2408/92 art. 2, litra j) (tilpasset)

~~"registreringsstat", den medlemsstat, hvor den i litra b) nævnte licens er udstedt~~

---

↓ 2407/92 art.3 , stk. 3 (tilpasset)  
⇒ ny

## Kapitel II: Licens

### Artikel 3

#### ⇒ Licens ⇐

1. ~~Med forbehold af artikel 1, stk. 2, må intet~~  Intet  foretagende, ~~der er etableret i Fællesskabet,~~  må  udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift inden for Fællesskabets område, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens.

---

↓ 2407/92 art. 3, stk. 2 (tilpasset)

Et foretagende, der opfylder kravene i ~~denne forordning~~  dette kapitel  , har ret til at få udstedt en licens. ~~En licens giver ikke i sig selv adgang til specifikke ruter eller markeder.~~

---

↓ 2407/92 art. 3, stk. 1 (tilpasset)

2. ~~Med forbehold af artikel 5, stk. 5, må en medlemsstat~~  Den kompetente licensudstedende myndighed må  ikke udstede licens ~~eller opretholde gyldigheden deraf,~~ hvis kravene i ~~denne forordning~~  dette kapitel  ikke er opfyldt.

---

↓ 2407/92 art. 1, stk. 2 (tilpasset)

3. ~~Forordningen gælder ikke for lufttransport med passagerer, post og/eller fragt med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer samt rundflyvninger. For disse operationer gælder den nationale ret om licens, hvis en sådan findes, og fællesskabsretten og den nationale ret om »air operator's certificate« (AOC).~~  Uden at dette berører andre gældende bestemmelser i fællesskabslovgivningen eller national og international lovgivning, er følgende typer trafikflyvning ikke underlagt kravet om en gyldig licens: 
  - (a)  trafikflyvning, der udføres med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer, og
  - (b)  rundflyvninger, der ikke indebærer befordring mellem forskellige lufthavne.

---

↓ 2407/92 art. 4, stk. 1 (tilpasset)  
⇒ ny

#### Artikel 4

##### ⇒Betingelser for tildeling af en licens ⇐

~~En medlemsstat må ikke udstede~~ ☒ Den kompetente licensudstedende myndighed udsteder ☒ licens til et foretagende, ~~medmindre~~ ☒ når følgende betingelser er opfyldt ☒ :

- (a) dets ~~hovedvirksomhed~~ ⇒ hovedkontor ⇐ og ⇒ dets ⇐ eventuelle ~~hovedkontor~~ ⇒ vedtægtsmæssige ⇐ hjemsted i ~~retlig henseende~~ skal være beliggende i ~~denne medlemsstat~~, og ⇒ Fællesskabet, og det skal udføre hovedparten af sine forretningsaktiviteter i Fællesskabet ⇐
- (b) ⇒foretagendet skal være indehaver af et gyldigt AOC ⇐
- (c) ⇒hvor ansøgningen om en licens er rettet til myndigheden i en medlemsstat, skal foretagendets hovedkontor og dets eventuelle vedtægtsmæssige hjemsted være beliggende i denne medlemsstat, foretagendet skal udføre en væsentlig del af sine forretningsaktiviteter i denne medlemsstat, og samme medlemsstat skal have ansvaret for tilsynet med AOC, hvis dette er udstedt af en national myndighed ⇐
- (d) ~~dets~~ ☒ foretagendets ☒ hovedbeskæftigelse ☒ skal være ☒ ~~er~~ lufttransport alene eller kombineret med anden erhvervsmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse deraf
- (e) ⇒foretagendets selskabsstruktur skal gøre det muligt for den kompetente licensudstedende myndighed at gennemføre bestemmelserne i dette kapitel
- (f) medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne skal eje mere end 50 procent af foretagendet, og det skal være underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet fastsættes i en aftale med et tredjeland, som Fællesskabet er part i
- (g) foretagendet skal opfylde de finansielle krav i artikel 5
- (h) foretagendet skal opfylde forsikringskravene i artikel 11. ⇐

---

↓ 2407/92 art. 4, stk. 2 (tilpasset)

~~Med forbehold af aftaler og konventioner, som Fællesskabet er kontraherende part i, skal foretagendet til enhver tid ejes af medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne, enten~~

~~direkte eller ved besiddelse af majoriteten. Det skal til enhver tid være undergivet disse staters eller statsborgeres effektive kontrol.~~

↓ 2407/92 art. 4, stk. 4 (tilpasset)

~~Ethvert foretagende, der direkte eller indirekte har en andel i en kontrollerende aktiepost i et luftfartsselskab, skal opfylde kravene i stk. 2.~~

↓ 2407/92 art. 4, stk. 3 (tilpasset)

~~3. a) Uanset stk. 2 og 4 bevarer luftfartsselskaber, der allerede er anerkendt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2343/90 og Rådets forordning (EØF) nr. 294/91 af 4. februar 1991 om fragtflyvning mellem medlemsstaterne, deres rettigheder i medfør af nærværende og hertil knyttede forordninger, så længe de opfylder de øvrige forpligtelser i denne forordning, og så længe de fortsat kontrolleres direkte eller indirekte af de samme tredjelande og/eller statsborgere fra samme tredjeland som dem, der udøvede en sådan kontrol på tidspunktet for denne forordnings vedtagelse. En sådan kontrol kan imidlertid til enhver tid overdrages til medlemsstater og/eller statsborgere fra medlemsstater.~~

~~b) Mulighed for køb og salg af aktier i henhold til litra a) omfatter ikke statsborgere, der har en betydelig økonomisk interesse i et luftfartsselskab i et tredjeland.~~

↓ 2407/92 art. 5, stk. 1 (tilpasset)  
⇒ ny

## Artikel 5

### ⇒ Finansielle betingelser for tildeling af en licens ⇐

- ~~Et lufttrafikforetagende, som efter ansøgning får udstedt en licens for første gang, skal være i stand til rimeligt fyldestgørende over for de kompetente myndigheder i den licensudstedende medlemsstat at godtgøre~~ ⇒ Den kompetente licensudstedende myndighed ⇐  vurderer nøje, om et foretagende, som for første gang ansøger om en licens, kan godtgøre 
  - at det til enhver tid kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, i et tidsrum på ~~24~~ ⇒ 36 ⇐ måneder fra driftens påbegyndelse, samt
  - at det kan dække de faste og variable omkostninger i forbindelse med virksomhed ifølge dets forretningsplan, opgjort på et realistisk grundlag, i et tidsrum på tre måneder fra driftens påbegyndelse, uden at der tages hensyn til driftsindtægterne.

---

↓ 2407/92 art. 5, stk. 2) (tilpasset)  
⇒ ny

2. Ved anvendelse af stk. 1 skal hver ansøger forelægge en forretningsplan for i det mindste de første ~~to~~ ⇒ tre ⇐ driftsår. Forretningsplanen skal ligeledes indeholde en udførlig beskrivelse af de økonomiske bånd mellem ansøgeren og enhver anden erhvervsmæssig virksomhed, som ansøgeren deltager i enten direkte eller gennem beslægtede foretagender. Ansøgeren skal i øvrigt meddele alle relevante oplysninger, herunder navnlig dem, der er nævnt i ~~afsnit A i bilaget~~ ⇔ punkt 1 i bilag I ⇔ .

---

↓ 2407/92 art. 5, stk. 7) (tilpasset)  
⇒ ny

3. Stk. 1 ~~til 4 og stk. 6~~ ⇔ og 2 ⇔ finder ikke anvendelse på luftfartsselskaber, der udelukkende opererer med luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse luftfartsselskaber skal til enhver tid kunne godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst ~~80000 ECU~~ ⇒ 100 000 EUR ⇐ , eller på anmodning kunne give de licensudstedende myndigheder de oplysninger, der er nødvendige for de i ~~stk. 5~~ ⇔ artikel 9, stk. 2, ⇔ omhandlede formål.

En medlemsstat kan dog anvende stk. 1 ~~til 4 og stk. 6~~ ⇔ og 2 ⇔ på luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, og som driver rutefart, eller hvis årlige omsætning udgør over 3 mio. ~~ECU~~ ⇔ EUR ⇔ .

~~Kommissionen kan efter at have konsulteret medlemsstaterne foretage en passende forhøjelse af de tal, der er nævnt i litra a), hvis den økonomiske udvikling viser, at en sådan beslutning er nødvendig. En sådan ændring skal offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende.~~

~~Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned, når ekstraordinære forhold gør sig gældende.~~

---

↓ 2407/92 art. 9 (tilpasset)  
⇒ ny

#### Artikel 6

#### ⇔ *Air operator's certificate* ⇐

1. Det er til enhver tid en betingelse for udstedelse af en licens og for dennes gyldighed, at det pågældende foretagende er i besiddelse af et gyldigt AOC, der dækker den virksomhed, som licensen omfatter, og er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastlagt i ~~den relevante rådeforordning~~ ⇔ i henhold til den relevante

fællesskabslovgivning . ~~Indtil iværksættelsen af den i stk. 1 nævnte råde forordning finder de nationale regler vedrørende AOC eller et tilsvarende dokument vedrørende certificering af lufttransportforetagender anvendelse.~~

2.  Enhver ændring af et EF-luftfartsselskabs AOC skal angives i luftfartsselskabets licens.

↓ 2407/92 art. 6 (tilpasset)

ny

## Artikel 7

### **Bevis for hæderlighed**

1. ~~Den kompetente myndighed i en medlemsstat, der gør~~  Hvor  udstedelse af licens  gøres  betinget af, at de personer, der fortløbende og rent faktisk står for foretagendets drift, fremlægger vandelsattest eller bevis på, at de ikke er under konkurs, ~~og som kan suspendere eller tilbagekalde~~  eller hvor dette kræves med henblik på en suspension eller tilbagekaldelse af  licensen i tilfælde af grov forsømmelse eller skodesløshed eller overtrædelse af straffeloven, skal  den kompetente licensudstedende myndighed  for så vidt angår statsborgere fra ~~andre~~ medlemsstater som tilstrækkeligt bevis godkende dokumenter, der er udstedt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland ~~eller seneste opholdsland~~  , eller hvor vedkommende har fast bopæl  , og hvoraf det fremgår, at disse krav er opfyldt.
2. Hvis ~~de kompetente myndigheder i~~ den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland, eller ~~seneste opholdsland~~  hvor vedkommende har fast bopæl  , ikke udsteder de dokumenter, der er omhandlet i ~~første afsnit~~  stk. 1  , erstattes de af en under ed afgivet erklæring eller - i de medlemsstater, hvor sådan edsafklæggelse ikke anvendes - af en højtidelig erklæring afgivet af den pågældende person for en kompetent retlig eller administrativ myndighed eller i givet fald for en notar eller et statsanerkendt fagligt organ  i den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland, eller hvor vedkommende har fast bopæl; myndigheden, notaren eller det statsanerkendte organ  , ~~som~~ udsteder en attestation med bekræftelse af denne ed eller højtidelige erklæring.
3. ~~Medlemsstaternes kompetente myndigheder~~  Den kompetente licensudstedende myndighed  kan kræve, at de dokumenter og attester, der er omhandlet i stk. 1  og 2  , ved fremlæggelsen højst er tre måneder gamle.



---

↓ 2407/92 art. 11, stk. 1)  
(tilpasset)  
⇒ ny

## Artikel 8

### ⇒ *Licensens gyldighed* ⇐

1. En licens er gyldig, så længe  EF-  luftfartsselskabet opfylder forpligtelserne i ~~denne forordning~~  kravene i dette kapitel . ~~En medlemsstat kan dog fastsætte regler om en fornyet vurdering et år efter, at en ny licens er udstedt, og hvert femte år derefter.~~

---

↓ 2407/92 art. 4, stk. 5 (tilpasset)  
⇒ ny

Et  EF-  luftfartsselskab skal til enhver tid på anmodning kunne godtgøre over for den ~~medlemsstat, der er ansvarlig for licensen~~  kompetente licensudstedende myndighed , at det opfylder ~~kravene i denne artikel~~  alle krav i dette kapitel . ~~Kommissionen undersøger på anmodning af en medlemsstat, om kravene i denne artikel er opfyldt, og vedtager om nødvendigt en beslutning.~~

---

↓ ny

2. Den kompetente licensudstedende myndighed skal føre nøje tilsyn med, at kravene i dette kapitel opfyldes. Den skal i alle tilfælde foretage en fornyet vurdering af opfyldelsen af kravene to år efter, at en licens er udstedt, når der er formodning om potentielle problemer, eller når Kommissionen anmoder herom.

Hvis den kompetente licensudstedende myndighed har mistanke om, at et EF-luftfartsselskabs finansielle vanskeligheder kunne påvirke driftssikkerheden, meddeler den øjeblikkeligt dette til den myndighed, der har ansvaret for AOC.

---

↓ 2407/92 art. 11, stk. 2  
(tilpasset)  
⇒ ny

3. ⇒ Licensen skal forelægges til fornyet godkendelse, ⇐ hvis et  EF-  luftfartsselskab
- (a)  ikke har påbegyndt driften seks måneder efter licensens udstedelse, eller

- (b) har indstillet driften i seks ⇒ mere end tre ⇐ måneder eller ikke har påbegyndt driften seks måneder efter licensens udstedelse, bestemmer den ansvarlige medlemsstat, om licensen skal forelægges til fornyet godkendelse.

↓ 2407/92 art. 5, stk. 6 (tilpasset)  
⇒ ny

4. Et  EF- luftfartsselskab skal hvert regnskabsår ~~uden unødigt forsinkelse~~ forelægge de  kompetente  licensudstedende myndigheder et revideret regnskab for det foregående regnskabsår ⇒ inden for de seks måneder, der følger efter regnskabsafslutningen ⇐. ⇒ I et EF-luftfartsselskabs to første driftsår skal de i pkt. 3 i bilag I, omhandlede data ajourføres og stilles til rådighed for den kompetente licensudstedende myndighed hver sjette måned ⇐. ~~Et luftfartsselskab skal til enhver tid på anmodning af de licensudstedende myndigheder meddele de oplysninger, der er relevante for de i stk. 5 omhandlede formål, herunder navnlig de oplysninger, der er nævnt i afsnit C i bilaget.~~

⇒ Den kompetente licensudstedende myndighed kan til enhver tid vurdere de økonomiske resultater i et EF-luftfartsselskab, som det har udstedt licens til, ved at anmode om de relevante oplysninger og navnlig de data, der omhandles i pkt. 3 i bilag I. ⇐

↓ 2407/92 art. 5, stk. 3 (tilpasset)  
⇒ ny

5. Et  EF-  luftfartsselskab skal underrette ⇒ den kompetente licensudstedende myndighed: ⇐
- (a) forudgående ~~underrette den licensudstedende myndighed om planer vedrørende beflyvning af nye ruter eller ny chartertrafik til et kontinent eller en del af verden, som det ikke tidligere har beflojet, ændringer med hensyn til de anvendte luftfartøjers type eller antal eller~~ betydelige ændringer i omfanget af sin virksomhed;
- (b) forudgående om påtænkte fusioner eller overtagelser, og
- (c) inden fjorten dage om ejerskifte, når der er tale om en enkelt aktiepost, der udgør 10 % eller derover af de samlede aktiebesiddelser i  EF-  luftfartsselskabet eller i dets moderselskab eller endelige holdingselskab. ~~Forelæggelse af en tolv måneders forretningsplan to måneder forud for den periode, den vedrører, er tilstrækkelig frist i henhold til dette stykke for så vidt angår ændringer i nuværende virksomhed og/eller forhold, der indgår i forretningsplanen.~~

---

↓ 2407/92 art. 5, stk. 4 (tilpasset)  
⇒ ny

6. Hvis de  kompetente  licensudstedende myndigheder anser de ændringer, som meddeles i henhold til stk. ~~3~~  5 , for at have en betydelig indvirkning på  EF-  luftfartsselskabets finansielle situation, skal de kræve at få forelagt en revideret forretningsplan, hvori de pågældende ændringer er indarbejdet, og som mindst dækker en tolv måneders periode fra den dato, hvor planen iværksættes, ~~samt at få meddelt alle oplysninger, herunder den  de data , der er nævnt i afsnit B  pkt. 2  i bilaget ⇒ I ⇐, ⇒ sammen med de oplysninger, der forelægges i henhold til stk. 4 ⇐ der er relevante for at kunne vurdere, om luftfartsselskabet kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i løbet af denne tolv måneders periode.~~

Den  kompetente  licensudstedende myndighed træffer afgørelse om den reviderede forretningsplan senest tre måneder efter, at den har fået forelagt alle nødvendige oplysninger.

---

↓ 2407/92 art. 11, stk. 3  
(tilpasset)  
⇒ ny

7. ~~Hvad angår ⇒ Den kompetente licensudstedende myndighed afgør, for så vidt angår ⇐  EF-  luftfartsselskaber, som medlemsstaterne ⇒ den ⇐ har udstedt licens til bestemmer disse, om licensen skal forelægges til fornyet godkendelse i tilfælde af ændringer i et eller flere forhold, der berører foretagendets  EF- luftfartsselskabernes  juridiske status, navnlig i tilfælde af fusion eller overtagelse. Det (de) pågældende luftfartsselskab(er) kan fortsætte driften, medmindre de licensudstedende myndigheder finder, at dette indebærer en sikkerhedsrisiko; grundene hertil skal meddeles.~~

---

↓ 2407/92 art. 5, stk. 7 (tilpasset)  
⇒ ny

8. ~~Stk. 1 til 4 og stk. 5  4, 5 og 6  finder ikke anvendelse på luftfartsselskaber, der udelukkende opererer med luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse luftfartsselskaber skal til enhver tid kunne godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst 80000 ECU ⇒ 100 000 EUR ⇐, eller på anmodning kunne give de licensudstedende myndigheder de oplysninger, der er nødvendige for de i ~~stk. 5~~  artikel 9, stk. 2,  omhandlede formål.~~

En medlemsstat kan dog anvende stk. ~~1 til 4 og stk. 5~~  4, 5 og 6  på luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, og som driver rutefart, eller hvis årlige omsætning udgør over 3 mio. ~~ECU~~  EUR .

~~Kommissionen kan efter at have konsulteret medlemsstaterne foretage en passende forhøjelse af de tal, der er nævnt i litra a), hvis den økonomiske udvikling viser, at en sådan beslutning er nødvendig. En sådan ændring skal offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende.~~

~~Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned, når ekstraordinære forhold gør sig gældende.~~

↓ 2407/92 art. 5, stk. 5 (tilpasset)  
⇒ ny

## Artikel 9

### ⇒ Suspension og tilbagekaldelse af en licens ⇐

- ~~De licensudstedende myndigheder kan til enhver tid, og under alle omstændigheder hvis der er tydelige tegn på, at et luftfartsselskab, som de har udstedt licens til, har finansielle problemer, tage luftfartsselskabets økonomiske resultater op til vurdering og kan~~ ⇒ Den kompetente licensudstedende myndighed ⇐ suspenderer eller tilbagekalder licensen, hvis den ikke længere finder det godtgjort, at ☒ EF- ☒ luftfartsselskabet kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en tolv månedersperiode. ~~De licensudstedende myndigheder kan også~~

⇒ Den kompetente licensudstedende myndighed kan også ⇐ udstede en midlertidig licens ⇒ der højst må gælde i 12 måneder ⇐, indtil en finansiel rekonstruktion af ☒ EF- ☒ luftfartsselskabet har fundet sted, forudsat at det ikke indebærer nogen sikkerhedsrisiko ⇒ den midlertidige licens afspejler alle ændringer af AOC, og der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for dette tidsrum ⇐.

↓ 2407/92 art. 12 (tilpasset)  
⇒ ny

- ~~En medlemsstat må ikke give et luftfartsselskab, over for hvilket~~ ⇒ Hvis der er tydelige tegn på finansielle problemer, eller ⇐ der er indledt insolvensprocedure eller lignende procedure, tilladelse til at opretholde licensen, hvis det kompetente organ i medlemsstaten er overbevist om, at der ikke er nogen realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for et rimeligt tidsrum ⇒ mod et luftfartsselskab, iværksætter den kompetente licensudstedende myndighed, der har udstedt licens til luftfartsselskabet, omgående en grundig vurdering af den finansielle situation; på grundlag af resultaterne heraf vurderes licensen på ny i overensstemmelse med denne artikel og inden for en tremånedersperiode.

Den kompetente licensudstedende myndighed underretter Kommissionen om vurderingsproceduren og resultaterne heraf, samt om dens afgørelse angående licensen. ⇐

3. ⇐ Hvis det i artikel 8, stk. 4, omhandlede reviderede regnskab ikke er forelagt inden for de seks måneder, der følger efter afslutningen af regnskabet for det foregående regnskabsår, anmoder den kompetente licensudstedende myndighed EF-luftfartsselskabet om at forelægge dette reviderede regnskab omgående.

Forelægges det reviderede regnskab ikke inden en måned derefter, tilbagekaldes eller suspenderes licensen.

Den kompetente licensudstedende myndighed underretter Kommissionen om luftfartsselskabets manglende forelæggelse af sine reviderede regnskaber inden for tidsfristen på seks måneder og om de foranstaltninger, der træffes efterfølgende. ⇐

4. ⇐ Hvis et EF-luftfartsselskabs AOC suspenderes eller inddrages, suspenderer eller tilbagekalder den kompetente licensudstedende myndighed øjeblikkeligt dette luftfartsselskabs licens. ⇐

↓ 2407/92 art. 13, stk. 2  
(tilpasset)  
⇒ ny

#### Artikel 10

#### ⇐ Afgørelser om licenser ⇐

1. Den ~~berørte medlemsstat~~ ⇐ kompetente licensudstedende myndighed ⇐ træffer snarest muligt og senest tre måneder efter, at de nødvendige oplysninger er indgivet, afgørelse om, hvorvidt en ansøgning kan imødekommes, under hensyntagen til alle foreliggende forhold. Afgørelsen meddeles ~~det ansøgende foretagende ansøgeren~~. Afslag skal begrundes.

↓ 2407/92 art. 13, stk. 1  
(tilpasset)  
⇒ ny

2. Procedurene for ~~licensudstedelse~~ ⇐ at udstede, suspendere og tilbagekalde licenser ⇐ offentliggøres af ~~den berørte medlemsstat~~ ⇐ de kompetente licensudstedende myndigheder ⇐, og  der underretter  Kommissionen ~~underrettes~~ herom.

---

↓ 2407/92 art. 13, stk. 4  
(tilpasset)  
⇒ ny

3. ⇒ En liste over de kompetente licensudstedende myndigheders afgørelser ⇐ ~~Medlemsstaternes afgørelse~~ om at udstede ⇐, suspendere ⇐ eller tilbagekalde en licens offentliggøres ⇐ hvert år ⇐ i *Den Europæiske Unions Tidende*.

---

↓ 2407/92 art. 13, stk. 3)  
(tilpasset)

~~Et foretagende, hvis ansøgning om licens er blevet afslået, kan forelægge spørgsmålet for Kommissionen. Hvis Kommissionen finder, at forordningens krav ikke er opfyldt, træffer den afgørelse om den rette fortolkning af forordningen med forbehold af Traktatens artikel 169.~~

---

↓ 2407/92 art. 7  
⇒ ny

#### Artikel 11

##### ⇒ **Forsikringskrav** ⇐

Luftfartsselskaber skal have tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med uheld, specielt med hensyn til passagerer, bagage, fragt, post og tredjemand. ⇒ Hvor det er relevant, skal forsikringsdækningen opfylde mindstekravene i forordning (EF) nr. 785/2004<sup>9</sup>. ⇐

---

↓ 2407/92 art. 8, stk. 2 (tilpasset)  
⇒ ny

#### Artikel 12

##### ⇒ **Registrering** ⇐

1. ~~Den licensudstedende medlemsstat har valget mellem at lade et~~ ☒ Et EF-☒ luftfartsselskabs luftfartøjer registreres i ~~sit~~ ☒ den licensudstedende medlemsstats ☒ nationale register eller inden for Fællesskabet, jf. dog ~~stk. 2~~ ☒ artikel 13, stk. 2 ☒.

---

<sup>9</sup> EFT L 138 af 30.4.2004, s. 1.

~~Hvis en leasingaftale for et luftfartøj, der er registreret inden for Fællesskabet, er godkendt i henhold til artikel 10, kan en medlemsstat ikke kræve luftfartøjet registreret i sit eget register, hvis dette kræver strukturelle ændringer af luftfartøjet.~~

↓ 2407/92 art. 8, stk. 4 (tilpasset)

2. ~~Ved anvendelse af stk. 2, litra a), skal en medlemsstat~~ ☒ I overensstemmelse med stk. 1 accepterer en kompetent licensudstedende myndighed ☒ umiddelbart og uden diskriminerende afgifter ~~acceptere~~ optagelse af luftfartøjer, der ejes af andre medlemsstaters statsborgere, samt overførsler fra andre medlemsstaters luftfartøjsregistre til sit nationale register i henhold til gældende love og bestemmelser, ~~herunder bestemmelser om luftdygtighedsbevis og typecertificering.~~ Ved overførsel af luftfartøjer kan der ikke opkræves anden afgift end den normale registreringsafgift.

↓ 2407/92 art. 8, stk. 1 (tilpasset)

⇒ ny

### Artikel 13

#### ⇒ Leasing ⇐

1. Det er ingen betingelse for udstedelse eller opretholdelse af en licens, at et luftfartsselskab ejer luftfartøjer, ~~men en medlemsstat skal kræve af de luftfartsselskaber, som den udsteder licens til, at de råder over et eller flere luftfartøjer, enten gennem ejerskab eller i form af en leasing-aftale.~~

⇒ Et foretagende, som anmoder om en licens, skal råde over et eller flere luftfartøjer, enten gennem ejerskab eller i form af en aftale om leasing uden besætning (dry lease). ⇐

⇒ Et EF-luftfartsselskab skal råde over et eller flere luftfartøjer, enten gennem ejerskab eller i form af en aftale om leasing uden besætning (dry lease). ⇐

⇒ Et EF-luftfartsselskab kan råde over et eller flere luftfartøjer i form af en aftale om leasing med besætning (wet lease). ⇐

↓ 2407/92 art. 8, stk. 3 (tilpasset)

⇒ ny

2. I tilfælde af kortvarige leasingaftaler til opfyldelse af ☒ et EF-☒ luftfartsselskabs midlertidige behov eller i andre tilfælde af ekstraordinære omstændigheder kan ~~en medlemsstat~~ ⇒ den kompetente licensudstedende myndighed ⇐ ~~afstå fra at anvende stk. 2, litra a)~~ ⇒ give dispensation fra registreringskravet, jf. artikel 12, stk. 1. En dispensation, der gives til et EF-

luftfartsselskab for at tage hensyn til et midlertidigt behov eller ekstraordinære omstændigheder, må under ingen omstændigheder være af mere end seks måneders varighed; dog kan en dispensation fornys én gang for en periode på højst seks måneder, der ikke følger umiddelbart efter den første. ⇐

⇒ Når luftfartøjer leases med besætning (wet-lease), forudsætter sådanne dispensationer, at der foreligger en gyldig aftale med bestemmelser om gensidighed, hvad angår wet-lease mellem den berørte medlemsstat eller Fællesskabet og det tredjeland, hvor det leasede luftfartøj er registreret. ⇐

↓ 2407/92 art. 10, stk. 1  
(tilpasset)  
⇒ ny

3. For at sikre overholdelsen af sikkerheds- og forsikringskrav skal et ☒ EF- ☒ luftfartsselskab, der benytter et luftfartøj fra eller stiller et luftfartøj til rådighed for et andet foretagende ⇒ med eller uden besætning ⇐, indhente forhåndsgodkendelse hertil hos den kompetente licensudstedende myndighed. De betingelser, der knyttes til godkendelsen, skal udgøre en del af leasingaftalen mellem parterne.

↓ 2407/92 art. 10, stk. 2  
(tilpasset)  
⇒ ny

4. ~~Medlemsstaterne~~ ⇒ Den kompetente licensudstedende myndighed ⇐ godkender ikke leasingaftaler med besætning for et luftfartsselskab, som det har udstedt licens til, medmindre ⇒ myndigheden har slået fast og erklæret skriftligt over for det pågældende luftfartsselskab, at ⇐ sikkerhedskrav svarende til kravene i ~~artikel 9~~ ⇒ den relevante fællesskabslovgivning ⇐ er opfyldt.

↓ 2407/92 art. 14 (tilpasset)  
⇒ ny

#### Artikel 14

##### ⇒ **Kommissionsundersøgelse** ⇐

1. ⇒ Kommissionen undersøger efter proceduren i artikel 25, stk. 2, på anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ, om kravene i dette kapitel er opfyldt, og træffer om nødvendigt afgørelse om at suspendere eller tilbagekalde en licens. ⇐
2. ~~4~~ For at løse sine opgaver i medfør af ☒ denne ☒ artikel ~~4~~ kan Kommissionen indhente alle nødvendige oplysninger fra ~~de berørte medlemsstater, som også skal sørge for at tilvejebringe oplysninger fra de luftfartsselskaber, de har udstedt licens~~



til ⇒ den kompetente licensudstedende myndighed eller direkte fra det eller de berørte EF-luftfartsselskaber inden for en frist, der fastsættes af Kommissionen ⇐.

~~2. Hvis de ønskede oplysninger ikke forelægges inden for den tidsfrist, der er fastsat af Kommissionen, eller hvis de er ufuldstændige, fremsætter Kommissionen ved beslutning rettet til den berørte medlemsstat krav om, at oplysningerne skal forelægges. I beslutningen præciseres det, hvilke oplysninger der kræves, og der fastsættes en passende tidsfrist for forelæggelse af dem.~~

~~3. Hvis de ønskede oplysninger i henhold til stk. 2 ikke forelægges inden for den fastsatte tidsfrist, eller luftfartsselskabet ikke på anden måde har godtgjort, at det opfylder kravene i artikel 4, underretter Kommissionen, medmindre særlige forhold gør sig gældende, straks alle medlemsstater om situationen. Medlemsstaterne kan suspendere luftfartsselskabets markedsadgangsrettigheder i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet, indtil Kommissionen har meddelt, at der foreligger bevis for, at de pågældende krav er opfyldt(6).~~

---

↓ 2407/92 art. 15 (tilpasset)

~~Ud over reglerne i denne forordning skal luftfartsselskabet også overholde de krav i national ret, der er forenelige med fællesskabsretten.~~

---

↓ 2407/92 art. 16 (tilpasset)

~~Uanset artikel 3, stk. 1, forbliver licenser, der er gældende i en medlemsstat på datoen for forordningens ikrafttræden, i kraft i medfør af de love, med hjemmel i hvilke de er udstedt, i højst et år, dog for artikel 4, stk. 1, litra b), i højst tre år, i løbet af hvilke perioder luftfartsselskaber med sådanne licenser skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme alle forordningens krav. I forbindelse med nærværende artikel betragtes selskaber, som på datoen for forordningens ikrafttræden efter gældende lovgivning opererede med en gyldig AOC, men ikke var i besiddelse af en licens, som licenshavende selskaber.~~

~~Denne artikel berører ikke artikel 4, stk. 2 til 5, og artikel 9; dog kan luftfartsselskaber, der opererede på grundlag af en undtagelse forud for forordningens ikrafttræden, fortsætte hermed, indtil medlemsstaterne har undersøgt, om de opfylder artikel 4, dog ikke længere end ovennævnte maksimumsperioder.~~

---

↓ 2407/92 art. 17 (tilpasset)

~~Inden medlemsstaterne vedtager love og administrative bestemmelser til gennemførelse af denne forordning, konsulterer de Kommissionen og meddeler derefter denne de foranstaltninger, de har vedtaget.~~

---

↓ 2408/92 art. 3, stk. 1 (tilpasset)  
⇒ ny

### Kapitel III: Adgang til ruter

#### Artikel 15

##### ⇒ Trafikflyvning inden for Fællesskabet ⇐

- ~~Medmindre andet følger af denne forordning, tillader den (de) berørte medlemsstat(er) EF-luftfartsselskaber  har ret til  at udøve trafikrettigheder på ruter inden for Fællesskabet.~~
- ⇒ Medlemsstaterne må ikke gøre et EF-luftfartsselskabs udøvelse af trafikrettigheder betinget af nogen form for tilladelse eller bevilling. Hvis en medlemsstat har grund til at betvivle gyldigheden af en licens, som er udstedt til et EF-luftfartsselskab, forelægger den dette anliggende for den kompetente licensudstedende myndighed. Medlemsstaterne stiller ikke krav om forelæggelse af dokumenter eller oplysninger, som EF-luftfartsselskaberne allerede har forelagt den kompetente licensudstedende myndighed. ⇐

---

↓ 2408/92 art.3, stk. 2 (tilpasset)

~~Uanset stk. 1 har en medlemsstat indtil 1. april 1997 ikke pligt til at give EF-luftfartsselskaber, der har fået udstedt licens af en anden medlemsstat, cabotage trafikrettigheder på sit område, medmindre: i) trafikrettighederne udøves på en forbindelse, der udgør og indgår i fartplanen som en forlængelse af en forbindelse fra eller som en første delstrækning af en forbindelse til luftfartsselskabets registreringsstat ii) luftfartsselskabet på cabotageforbindelsen højst anvender 50 % af sin sæsonbestemte kapacitet på den forbindelse, som cabotageforbindelsen er en forlængelse eller første delstrækning af.~~

---

↓ 2408/92 art. 3, stk. 3 (tilpasset)

~~Et luftfartsselskab, der driver cabotageflyvning i overensstemmelse med stk. 2, skal efter anmodning give den (de) involverede medlemsstat(er) alle nødvendige oplysninger til gennemførelse af nævnte stykke.~~

---

↓ 2408/92 art. 3, stk. 4 (tilpasset)

~~Uanset stk. 1 kan en medlemsstat uden forskelsbehandling på grundlag af ejerskabets nationalitet og luftfartsselskabets identitet, hvad enten luftfartsselskabet er indehaver af eller~~

~~ansøger om licens på de pågældende ruter, indtil 1. april 1997 regulere adgangen til enkelte ruter på sit område for luftfartsselskaber, den har godkendt i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 2407/92, når den ikke i øvrigt tilsidesætter fællesskabsretten, herunder navnlig konkurrencereglerne.~~

↓ 2408/92 art. 7 (tilpasset)  
⇒ ny

3. Ved trafikflyvning ~~inden for Fællesskabet har~~ ~~skal de(n) berørte medlemsstat(er) give~~ de enkelte EF-luftfartsselskaber tilladelse til at kombinere trafikflyvninger og ~~anvende det samme rutenummer~~ ⇒ indgå code share-aftaler, medmindre andet fremgår af Fællesskabets konkurrenceregler for virksomheder ⇐.
4. ⇒ Alle begrænsninger af EF-luftfartsselskabers frihed til at foretage trafikflyvning inden for Fællesskabet, som skyldes bilaterale aftaler mellem medlemsstater, bortfalder herved. ⇐
5. ⇒ Uanset bestemmelserne i de bilaterale aftaler mellem medlemsstater, og medmindre andet fremgår af Fællesskabets konkurrenceregler for virksomheder, skal den eller de berørte medlemsstater give EF-luftfartsselskaber tilladelse til at kombinere trafikflyvninger og indgå code share-aftaler for trafikflyvninger til, fra eller via alle lufthavne på deres territorium fra eller til et hvilket som helst punkt i tredjeland. ⇐
6. ⇒ Med forbehold af eksisterende rettigheder, der er tildelt før denne forordnings ikrafttræden, og uanset forordning (EF) nr. 847/2004<sup>10</sup> må ikke-EF-luftfartsselskaber ikke gives tilladelse til at udøve trafikrettigheder, kombinere trafikflyvninger og indgå code share-aftaler for trafikflyvninger på ruter inden for Fællesskabet, medmindre de har opnået en tilladelse til dette gennem en aftale, der er indgået af Fællesskabet med et tredjeland. ⇐
7. ⇒ Med forbehold af eksisterende rettigheder, der er tildelt før denne forordnings ikrafttræden, og uanset forordning (EF) nr. 847/2004 må ikke-EF-luftfartsselskaber ikke gives tilladelse til at overflyve Fællesskabets territorium, medmindre det berørte tredjeland er part i overenskomsten om transitrettigheder for internationale lufruter, der er undertegnet i Chicago den 7. december 1944, eller det har indgået en aftale herom med Fællesskabet. ⇐

<sup>10</sup> EFT L 157 af 30.4.2004, s. 7.

---

↓ 2408/92 art 4, stk. 1, litra a)  
(tilpasset)  
⇒ ny

Artikel 16

⇒ **Generelle principper for forpligtelse til offentlig tjeneste** ⇐

1. En medlemsstat kan efter konsultationer med de øvrige berørte medlemsstater og efter at have orienteret Kommissionen og de luftfartsselskaber, der beflyver ruten, indføre forpligtelse til offentlig tjeneste for så vidt angår ruteflyvning til en ⇒ regional ⇐ lufthavn ~~i et yderområde eller et udviklingsområde~~ på dens område ~~eller på en rute med ringe trafik til en regional lufthavn på dens område~~, hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske udvikling i det område, hvor lufthavnen er beliggende. ⇒ Denne forpligtelse pålægges kun ⇐ i det omfang, det er nødvendigt for at sikre ~~passende~~ ⇒ et minimum af ⇐ ruteflyvning på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, ~~kapacitet og prisfastsættelse~~ ⇒ eller mindstekapacitet ⇐, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser.

⇒ Vilkårene for beflyvningen af en rute, der er omfattet af denne forpligtelse til offentlig tjeneste, fastlægges på en gennemskuelig og ikke-diskriminerende måde. ⇐

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra c)  
(tilpasset)  
⇒ ny

2. I tilfælde, hvor der ikke med andre transportformer kan sikres ~~passende~~, regelmæssig forbindelse ⇒ mindst to gange dagligt ⇐, kan de berørte medlemsstater lade forpligtelsen til offentlig tjeneste omfatte et krav om, at et luftfartsselskab, der agter at beflyve ruten, stiller garanti for, at det vil gøre dette i en bestemt, nærmere fastsat periode i overensstemmelse med de øvrige vilkår for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra j)  
(tilpasset)

3. Når der gælder forpligtelse til offentlig tjeneste i overensstemmelse med ~~litra a) og e)~~ ☒ stk. 1 og 2 ☒, må luftfartsselskaberne kun tilbyde seat only-salg, hvis den pågældende trafikflyvning opfylder alle krav i forbindelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste. Er det tilfældet, betragtes flyvningen som ruteflyvning.

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra d)  
(tilpasset)  
⇒ ny

4. Hvis intet luftfartsselskab har påbegyndt eller står for at påbegynde ruteflyvning på en rute i overensstemmelse med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der gælder for ruten, kan medlemsstaten begrænse adgangen til ⇒ ruteflyvning på ⇐ denne rute til blot ét luftfartsselskab i en periode på indtil ~~tre~~ ⇒ fire ⇐ år, hvorefter situationen vurderes på ny.

⇒ Denne periode kan vare op til fem år i tilfælde af, at der indføres en forpligtelse til offentlig tjeneste på en rute til en lufthavn i den yderste periferi, jf. definitionen i traktatens artikel 299, stk. 2. ⇐

5. Retten til at drive den ☒ i stk. 4 ☒ omhandlede flyvning skal udbydes i offentligt udbud ⇒ i overensstemmelse med artikel 17 ⇐, enten for en rute eller ⇐, når det er absolut nødvendigt af driftsmæssige årsager, ⇐ for et rutenet, til alle EF-luftfartsselskaber, som er berettiget til at drive sådan trafikflyvning.

~~Udbuddet offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende, og fristen for afgivelse af bud må tidligst ligge en måned efter offentliggørelsesdatoen. Bud fra luftfartsselskaber skal straks meddeles de andre berørte stater og Kommissionen.~~

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra b)  
(tilpasset)  
⇒ ny

6. ⇒ Når en medlemsstat ønsker at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste, meddeler den hele teksten om den planlagte indførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste til Kommissionen, de øvrige berørte medlemsstater og de luftfartsselskaber, der beflyver den pågældende rute.

Kommissionen offentliggør en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* med følgende indhold:

- (a) de to lufthavne, der forbindes med den pågældende rute
- (b) datoen, hvor forpligtelsen til offentlig tjeneste træder i kraft, og
- (c) en angivelse af den fulde adresse, hvor teksten og øvrige relevante oplysninger og/eller dokumentation vedrørende forpligtelsen til offentlig tjeneste hurtigst muligt og gratis stilles til rådighed af den berørte medlemsstat. ⇐

7. Om ruteflyvningen ⇒ en påtænkt forpligtelse til offentlig tjeneste ⇐ på en rute er ⇒ nødvendig og ⇐ passende, vurderes af medlemsstaterne på grundlag af:

~~almene hensyn~~

- (a) ⇒ om den påtænkte forpligtelse står i et rimeligt forhold til den pågældende regions behov for økonomisk udvikling ⇐
- (b) muligheden for at anvende andre transportformer, ~~navnlig hvor det drejer sig om ø-områder~~, og disse transportformers evne til at opfylde det pågældende transportbehov ⇒ , navnlig når der allerede findes en togforbindelse på den pågældende rute med en rejsetid på under tre timer ⇐
- (c) de flybilletpriser og vilkår, der kan tilbydes brugerne
- (d) den samlede virkning af indsatsen fra alle luftfartsselskaber, der beflyver eller agter at beflyve ruten.

8. ⇒ En forpligtelse til offentlig tjeneste må ikke træde i kraft før dagen for offentliggørelsen af den i stk. 6, andet afsnit, omhandlede bekendtgørelse.

9. En forpligtelse til offentlig tjeneste anses for at være bortfaldet, hvis der ikke er foretaget ruteflyvning i mere end 12 måneder på en rute, hvor der er pålagt en sådan forpligtelse. ⇐

10. ⇒ Hvis det luftfartsselskab, som er udvalgt i overensstemmelse med artikel 17, pludseligt afbryder beflyvningen, kan medlemsstaten i nødstilfælde efter fælles aftale udvælge et andet luftfartsselskab til at varetage forpligtelsen til offentlig tjeneste i en periode på højst seks måneder, der ikke kan forlænges, på følgende betingelser: ⇐

(a) ⇒ medlemsstatens eventuelle udbetaling af kompensation foretages i overensstemmelse med artikel 17, stk. 8 ⇐

(b) ⇒ udvælgelsen foretages blandt EF-luftfartsselskaber i overensstemmelse med principperne om gennemskuelse og ikke-diskriminering. ⇐

⇒ Kommissionen og medlemsstaten/medlemsstaterne underrettes straks om denne nødprocedure og begrundelsen herfor. På anmodning af en eller flere medlemsstater eller på eget initiativ kan Kommissionen efter proceduren i artikel 25, stk. 2, suspendere nødproceduren, hvis den mener, at proceduren ikke opfylder kravene i dette afsnit eller på anden måde strider mod fællesskabslovgivningen. ⇐

---

↓ ny

### Artikel 17

#### **Procedure for offentligt udbud af ruter med forpligtelse til offentlig tjeneste**

1. Det offentlige udbud, jf. artikel 16, stk. 5, gennemføres i henhold til proceduren i stk. 2 til 11.
2. Den berørte medlemsstat meddeler Kommissionen hele udbudsteksten.

3. Kommissionen informerer offentligheden om udbuddet ved at offentliggøre en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*. Fristen for forelæggelse af bud må ikke være kortere end to måneder efter dagen for offentliggørelsen af bekendtgørelsen. Vedrører udbuddet en rute, hvor adgangen allerede er begrænset til ét luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 16, stk. 4, offentliggøres udbuddet mindst seks måneder inden den nye koncession påbegyndes, for at det kan vurderes, om der fortsat er behov for at begrænse adgangen.
4. Bekendtgørelsen skal indeholde følgende oplysninger:
- (a) den eller de berørte medlemsstater
  - (b) ruten
  - (c) kontraktens løbetid
  - (d) den fulde adresse, hvor udbudsteksten og øvrige relevante oplysninger og/eller dokumentation vedrørende det offentlige udbud og forpligtelsen til offentlig tjeneste stilles til rådighed af den berørte medlemsstat
  - (e) frist for fremsættelse af bud.
5. Den eller de berørte medlemsstater udleverer hurtigst muligt og gratis alle relevante oplysninger og dokumenter, som parter, der er interesseret i det offentlige udbud, anmoder om.

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra g)  
(tilpasset)

~~Uanset litra f) skal der forløbe en periode på to måneder efter datoen for afgivelse af bud, før der foretages nogen udvælgelse, for at give den (de) øvrige medlemsstat(er) mulighed for at fremsætte bemærkninger.~~

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra k)  
(tilpasset)

~~Litra d) finder ikke anvendelse, hvis en anden berørt medlemsstat foreslår en tilfredsstillende alternativ måde at opfylde denne forpligtelse til offentlig tjeneste på.~~

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 2) (tilpasset)

~~Stk. 1, litra d), gælder ikke for ruter, hvor andre transportformer giver mulighed for at sikre en passende, regelmæssig forbindelse med en tilbudt kapacitet på mere end 30000 sæder pr. år.~~

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra e)  
⇒ ny

6. Det offentlige udbud og den senere kontrakt skal bl.a. omfatte følgende punkter:
- (a) de krav, der er knyttet til forpligtelsen til offentlig tjeneste
  - (b) regler vedrørende ændring af kontrakten og dennes ophør, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer
  - (c) kontraktens gyldighedsperiode
  - (d) sanktioner ved misligholdelse af kontrakten
  - (e) ⇒ Objektive og gennemskuelige parametre, som danner grundlag for beregning af en eventuel kompensation for varetagelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste. ⇐

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra f)

7. Udvalgelsen blandt buddene skal finde sted snarest muligt under hensyn til, om ydelsen er passende, herunder de priser og betingelser, der kan tilbydes brugerne, og udgifterne til en eventuel kompensation fra den eller de berørte medlemsstater.

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra h)  
(tilpasset)  
⇒ ny

8. ~~En~~  Den berørte  medlemsstat kan yde et luftfartsselskab, som er blevet udvalgt i henhold til ~~litra f)~~  stk. 7 , ~~godtgørelse~~  kompensation  for udgifterne til dets opfyldelse af de krav, der er knyttet til en forpligtelse til offentlig tjeneste, jf. ~~dette stykke~~  artikel 16.  ~~der tages ved godtgørelsen hensyn til udgifter og indtægter i forbindelse med ydelsen~~ ⇒ En sådan kompensation må ikke overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af nettoomkostningerne ved at opfylde den enkelte forpligtelse under hensyntagen til luftfartsselskabets indtægter herved samt en rimelig fortjeneste. ⇐

---

↓ ny

9. Kommissionen underrettes hurtigst muligt om resultatet af den offentlige udbudsrunde og udvalgelsen via en meddelelse fra medlemsstaten med følgende indhold:
- (a) antal, navne og selskabsoplysninger for de bydende



- (b) driftsrelaterede elementer i buddene
- (c) de kompensationsbeløb, der anmodes om i buddene
- (d) navnet på den udvalgte tilbudsgiver.

10. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ kan Kommissionen anmode medlemsstaterne om inden en måned at forelægge alle relevante dokumenter vedrørende udvælgelsen af et luftfartsselskab med henblik på opfyldelsen af en forpligtelse til offentlig tjeneste. Forelægges de ønskede dokumenter ikke inden fristen, kan Kommissionen beslutte at suspendere udbudsrunderen efter proceduren i artikel 25, stk. 2.

↓ 2408/92 art. 4, stk. 1, litra i)  
(tilpasset)  
⇒ ny

### Artikel 18

#### ⇒ *Undersøgelse af forpligtelser til offentlig tjeneste* ⇐

1. Medlemsstaterne træffer ⇒ alle ⇐ ~~de~~ nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afgørelser, der træffes i medfør af ~~denne~~ artikel ☒ 16 og 17 ☒, effektivt og navnlig snarest muligt kan tages op til fornyet behandling i tilfælde af, at sådanne afgørelser har krænket fællesskabsretten eller nationale regler til gennemførelse heraf.

⇒ Kommissionen kan navnlig efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anmode en medlemsstat inden for en frist på to måneder at forelægge:

- (a) et dokument med en begrundelse for, at der er behov for forpligtelsen til offentlig tjeneste, og at den opfylder kriterierne i artikel 16
- (b) en analyse af regionens økonomi
- (c) en analyse af, om der er et rimeligt forhold mellem de påtænkte forpligtelser og de økonomiske udviklingsmål
- (d) en analyse af den eventuelt eksisterende trafikflyvning og de øvrige disponible transportformer, der kunne overvejes som erstatning for den planlagte indførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste. ⇐

↓ 2408/92 art. 4, stk. 3) (tilpasset)  
⇒ ny

2. Kommissionen foretager på anmodning af en medlemsstat, som mener, at udviklingen på en rute begrænses i urimelig grad af bestemmelserne i ~~stk. 1~~ ☒ artikel 16 og 17 ☒, eller på eget initiativ en undersøgelse og træffer inden ~~to~~

⇒ seks ⇐ måneder efter modtagelsen af anmodningen ⇒ og efter proceduren i artikel 25, stk. 2, ⇐ på grundlag af alle relevante faktorer beslutning om, hvorvidt ~~stk. 1~~ ⇔ artikel 16 og 17 ⇔ fortsat skal gælde for den pågældende rute.

⇒ I afventning af en sådan beslutning kan Kommissionen indføre midlertidige forholdsregler, herunder hel eller delvis suspension af en forpligtelse til offentlig tjeneste. ⇐

---

↓ 2408/92 art. 4, stk. 4) (tilpasset)

~~Kommissionen meddeler Rådet og de øvrige medlemsstater sin beslutning. Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned.~~

---

↓ 2408/92 art. 5 (tilpasset)

~~På indenrigsruter, for hvilke der på tidspunktet for forordningens ikrafttræden gælder enekonceSSION i henhold til lov eller kontrakt, og hvor passende, regelmæssig forbindelse ikke kan sikres med nogen anden transportform, kan denne konceSSION videreføres indtil udløbsdatoen eller i tre år, alt efter hvilket tidspunkt der kommer først.~~

---

↓ 2408/92 art. 6 (tilpasset)

~~1. Uanset artikel 3 kan en medlemsstat, hvis et af de luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, har påbegyndt ruteflyvning med passagerer med luftfartøjer med en kapacitet på højst 80 sæder på en ny rute mellem regionale lufthavne, hvor kapaciteten ikke ligger over 30 000 sæder pr. år, nægte et andet luftfartsselskab at drive ruteflyvning på denne rute i en periode på to år, medmindre ruten beflyves med luftfartøjer med en kapacitet på højst 80 sæder, eller den beflyves på en sådan måde, at der højst er 80 sæder til salg mellem de to pågældende lufthavne på hver flyvning.~~

~~2. Artikel 4, stk. 3 og 4, anvendes i forbindelse med stk. 1 i nærværende artikel.~~

---

↓ 2408/92 art. 8, stk. 2

⇒ ny

---

### Artikel 19

#### ⇒ Fordeling af trafik på lufthavne og udøvelse af trafikrettigheder ⇐

1. Udøvelse af trafikrettigheder er underkastet offentliggjorte fællesskabsbestemmelser samt nationale, regionale eller lokale bestemmelser om drift i henseende til sikkerhed, ⇒ sikring ⇐ og miljøbeskyttelse samt tildeling af afgangs- og ankomsttidspunkter.

---

↓ 2408/92 art. 8, stk. 1 (tilpasset)  
⇒ ny

2. ~~Denne forordning berører ikke en medlemsstats ret til at~~ Når det sker uden forskelsbehandling ⇒ mellem destinationer i Fællesskabet eller ⇐ på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet ⇒ kan en medlemsstat efter høring af de berørte luftfartsselskaber ⇐ fastlægge fordelingen af ⇒ luft ⇐ trafikken på ~~de enkelte lufthavne inden for et lufthavnssystem,~~ ⇒ hvor følgende betingelser er opfyldt: ⇐
- (a) ⇒ lufthavnene dækker trafikmæssigt samme by eller bygruppe ⇐
- (b) ⇒ der findes en passende transportinfrastruktur omkring lufthavnene, og ⇐
- (c) ⇒ der er pålidelige og effektive kollektive transportforbindelser med hyppige afgange mellem lufthavnene og de omkringliggende byer eller bygrupper. ⇐
- ⇒ Enhver beslutning om at regulere fordelingen af lufttrafikken mellem lufthavnene skal opfylde principperne om proportionalitet og gennemsækelighed, og de skal bygge på objektive kriterier. ⇐
- 

↓ 2408/92 art. 8, stk. 3 (tilpasset)  
⇒ ny

3. ~~Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ undersøger Kommissionen anvendelsen af stk. 1 og 2 og træffer inden en måned efter modtagelsen af anmodningen efter høring af det i artikel 11 omhandlede udvalg beslutning om, hvorvidt medlemsstaten kan fortsætte med at anvende de foranstaltninger, der er truffet. Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning.~~ ⇒ Uden at dette tilsidesætter regler for trafikfordeling, der eksisterede før vedtagelsen af denne forordning, underretter den berørte medlemsstat Kommissionen om sine planer om at regulere fordelingen af lufttrafikken eller ændre en eksisterende regel for fordeling af trafikken.

Kommissionen undersøger anvendelsen af stk. 1 og 2, og senest seks måneder efter modtagelsen af denne anmodning beslutter den efter proceduren i artikel 25, stk. 2, om medlemsstaten må anvende foranstaltningerne.

Kommissionen offentliggør sin beslutning i *Den Europæiske Unions Tidende*, og foranstaltningerne må ikke anvendes, før Kommissionens godkendelse er offentliggjort. ⇐

---

↓ 2408/92 art. 8, stk. 4 (tilpasset)

4. ~~Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en måned. Rådet kan i ganske særlige tilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned.~~

---

↓ 2408/92 art. 8, stk. 5 (tilpasset)

5. ~~Når en medlemsstat beslutter at oprette et nyt lufthavnssystem eller at ændre et eksisterende system, underretter den de andre medlemsstater og Kommissionen herom. Efter at have kontrolleret, at lufthavnene udgør en enhed, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, offentliggør Kommissionen et revideret bilag II i De Europæiske Fællesskabers Tidende.~~
- 

↓ 2408/92 art. 9, stk. 1 (tilpasset)

1. ~~Når der er tale om alvorlige overbelastnings- og/eller miljøproblemer, kan den ansvarlige medlemsstat under overholdelse af denne artikel indføre betingelser for, begrænse eller nægte udøvelsen af trafikrettigheder, navnlig når et tilfredsstillende serviceniveau kan nås med andre transportformer.~~
- 

↓ 2408/92 art. 9, stk. 2 (tilpasset)

2. ~~Foranstaltninger, som en medlemsstat træffer i overensstemmelse med stk. 1:~~
- ~~– må ikke føre til forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet~~
  - ~~– skal have en begrænset gyldighedsperiode, der ikke må overstige tre år, hvorefter de skal tages op til fornyet overvejelse~~
  - ~~– må ikke på urimelig måde berøre denne forordnings målsætninger~~
  - ~~– må ikke føre til urimelig konkurrenceforvridning mellem luftfartsselskaberne~~
  - ~~– må ikke være mere restriktive, end hvad der er nødvendigt til løsning af problemerne.~~
- 

↓ 2408/92 art. 9, stk. 3 (tilpasset)

3. ~~Når en medlemsstat finder, at en foranstaltning som omhandlet i stk. 1 er nødvendig, skal den mindst tre måneder inden foranstaltningens ikrafttræden underrette de andre medlemsstater og Kommissionen samt give passende begrundelse for den. Foranstaltningen kan iværksættes, medmindre den inden en måned efter modtagelsen af underretningen anfægtes af en berørt medlemsstat, eller Kommissionen tager den op til yderligere undersøgelse i henhold til stk. 4.~~
- 

↓ 2408/92 art. 9, stk. 4 (tilpasset)

4. ~~På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ undersøger Kommissionen de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger. Hvis Kommissionen en måned efter modtagelse af underretning i henhold til stk. 3 tager foranstaltningen op til undersøgelse, skal den samtidig~~

~~meddele, om foranstaltningen, helt eller delvis, kan iværksættes i undersøgelsesperioden, idet der herved især skal ses på muligheden for uoprettelige virkninger. Efter høring af det i artikel 10 omhandlede udvalg tager Kommissionen en måned efter modtagelsen af alle nødvendige oplysninger stilling til, om foranstaltningen er relevant og i overensstemmelse med denne forordning og ikke strider mod fællesskabsretten i øvrigt. Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning. Indtil denne foreligger, kan Kommissionen indføre midlertidige forholdsregler herunder hel eller delvis suspension af foranstaltningen, hvorved der især skal ses på muligheden for uoprettelige virkninger.~~

↓ 2408/92 art. 9, stk. 5 (tilpasset)  
⇒ ny

## Artikel 20

### Nødforanstaltninger

- ~~Uanset stk. 3 og 4 kan~~ En medlemsstat kan ⇒ nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder ⇐ ~~træffe de nødvendige foranstaltninger~~ for at løse et pludseligt opstået kortvarigt problem ⇒, der skyldes uforudseelige og uafvendelige forhold. ⇐ ~~forudsat at foranstaltningerne er i overensstemmelse med stk. 2.~~ ⇒ En sådan foranstaltning skal opfylde principperne om proportionalitet og gennemskuelighed og bygge på objektive og ikke-diskriminerende kriterier. ⇐

Kommissionen og ~~medlemsstaten/medlemsstaterne~~ ☒ de øvrige medlemsstater ☒ underrettes straks om sådanne foranstaltninger sammen med en passende begrundelse. Hvis de problemer, der nødvendiggør foranstaltningerne, fortsat gør sig gældende i mere end 14 dage, skal medlemsstaten underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom og kan efter aftale med Kommissionen forlænge foranstaltningerne i flere perioder på indtil 14 dage hver.

- På anmodning af den eller de involverede medlemsstater eller på eget initiativ kan Kommissionen suspendere foranstaltningerne, hvis de ikke opfylder kravene i stk. 1 ~~og 2~~, eller hvis de på anden måde er i modstrid med fællesskabsretten.

↓ 2408/92 art. 9, stk. 6 (tilpasset)

~~6. Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning i henhold til stk. 4 og 5 for Rådet inden for en måned. Rådet kan i ganske særlige tilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned.~~

---

↓ 2408/92 art. 9, stk. 7 (tilpasset)

~~7. Når en afgørelse truffet af en medlemsstat i overensstemmelse med denne artikel begrænser et EF-luftfartsselskabs virksomhed på en rute inden for Fællesskabet, skal samme betingelser eller begrænsninger gælde for alle EF-luftfartsselskaber på samme rute. Når afgørelsen medfører afslag på ny eller supplerende trafikflyvning, skal alle anmodninger fra EF-luftfartsselskaber om ny eller supplerende trafikflyvning på ruten behandles på samme måde.~~

---

↓ 2408/92 art. 9, stk. 8 (tilpasset)

~~8. Med forbehold af artikel 8, stk. 1, og medmindre den anden involverede medlemsstat/de andre involverede medlemsstater er indforstået hermed, kan en medlemsstat ikke give et luftfartsselskab tilladelse til:~~

~~at etablere ny trafikflyvning, eller~~

~~at øge hyppigheden af eksisterende trafikflyvning~~

~~mellem en bestemt lufthavn på sit område og en anden medlemsstat, så længe et luftfartsselskab, der har fået udstedt licens af denne anden medlemsstat, på grundlag af bestemmelserne om tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i henhold til artikel 8, stk. 2, ikke har fået tilladelse til at etablere ny trafikflyvning eller til at øge hyppigheden af eksisterende trafikflyvning til den pågældende lufthavn, indtil Rådet har vedtaget en forordning om en adfærdskodeks for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter med udgangspunkt i det generelle princip om ikke-forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, og indtil en sådan forordning er trådt i kraft.~~

---

↓ 2408/92 art. 10 (tilpasset)

~~1. Kapacitetsbegrænsninger finder ikke anvendelse i trafikflyvning, der er omfattet af forordningen, jf. dog artikel 8 og 9 og bestemmelserne i nærværende artikel.~~

~~2. Når bestemmelserne i stk. 1 har påført luftfartsselskab(er), som har fået udstedt licens af en medlemsstat, alvorlig økonomisk skade, tager Kommissionen på anmodning af denne medlemsstat situationen op til vurdering og træffer på grundlag af alle relevante faktorer, herunder markedsforholdene, navnlig om der foreligger en situation, hvor medlemsstatens luftfartsselskaber ikke har rimelige muligheder for at konkurrere effektivt på markedet, samt de(t) pågældende luftfartsselskab(ers) økonomiske situation og den faktiske kapacitetsudnyttelse, beslutning om, hvorvidt kapaciteten for ruteflyvning til og fra denne stat bør stabiliseres i en begrænset periode.~~

~~3. Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning. Enhver medlemsstat kan forelægge Rådet Kommissionens afgørelse inden for en tidsfrist på en måned. Rådet kan i ganske særlige tilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned.~~

---

↓ 2409/92 art. 1, stk. 2 (tilpasset)  
⇒ ny

**⊗ Kapitel IV: Bestemmelser om prisfastsættelse ⊗**

*Artikel 21*

⇒ **Prisfastsættelse** ⇐

Med forbehold af ~~stk. 3~~ ⊗ artikel 23 ⊗ finder ~~denne forordning~~ ⊗ dette kapitel ⊗ ikke anvendelse på:

- (a) ⊗ fly ⊗ billetpriser og rater, der anvendes af andre luftfartsselskaber end EF-luftfartsselskaber
- (b) ⊗ fly ⊗ billetpriser og rater, der fastsættes i henhold til en forpligtelse til offentlig tjeneste i overensstemmelse med ~~Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for fællesskabet~~ ⊗ kapitel III. ⊗

---

↓ 2409/92 art. 5, stk. 1 (tilpasset)  
⇒ ny

*Artikel 22*

⇒ **Fri prisfastsættelse** ⇐

1. Med forbehold af ~~denne forordning~~ ⊗ artikel 16, stk. 1, samt artikel 23 og 24 ⊗ fastsætter EF-luftfartsselskaberne frit flybilletpriserne ⇐ og raterne for trafikflyvninger inden for Fællesskabet ⇐.
2. ⇐ Uanset bestemmelserne i bilaterale aftaler mellem medlemsstater må medlemsstaterne ikke forskelsbehandle på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet, når de giver EF-luftfartsselskaber tilladelse til at fastsætte billetpriser og rater for trafikflyvning mellem deres territorium og et tredjeland. Alle tilbageværende begrænsninger for prisfastsættelsen, som skyldes bilaterale aftaler mellem medlemsstater, herunder på ruter til tredjelande, bortfalder herved. ⇐

---

↓ 2409/92 art. 3 (tilpasset)

~~Charterpriser samt EF-luftfartsselskabers rater pr. sæde og fragtrater aftales frit mellem parterne i en transportaftale.~~

---

↓ 2409/92 art. 1, stk. 3 (tilpasset)  
⇒ ny

Artikel 23

⇒ **Prisføreskab** ⇐

⇒ Medmindre andet fremgår af aftaler, som Fællesskabet indgår med tredjelande om trafikflyvning mellem EF-lufthavne ⇐, har kun EF-luftfartsselskaber ret til at indføre nye produkter eller lavere ☒ fly ☒ billetpriser end dem, der gælder for identiske produkter.

---

↓ 2409/92 art. 4 (tilpasset)  
⇒ ny

Artikel 24

⇒ **Information og ikke-diskrimination** ⇐

1. Luftfartsselskaber, der opererer inden for Fællesskabet, skal ~~efter anmodning oplyse~~ ⇒ forelægge ⇐ offentligheden ~~om alle flybilletpriser og standardfragtrater~~ ⇒ fyldestgørende information om deres flybilletpriser og rater samt de tilknyttede betingelser ⇐.
2. ⇒ Luftfartsselskaberne fastsætter deres flybilletpriser uden forskelsbehandling på grundlag af passagerers nationalitet eller bopæl eller på grundlag af rejseagentens etableringssted inden for Fællesskabet. ⇐

---

↓ 2409/92 art. 5, stk. 2 (tilpasset)

~~Den (de) berørte medlemsstat(er) kan kræve, at flybilletpriser anmeldes til dem i den form, den (de) foreskriver, hvilket skal ske uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller luftfartsselskabets identitet. Anmeldelse kan kræves foretaget tidligst 24 timer (omfattende en arbejdsdag), inden en flybilletpris træder i kraft, bortset fra matchning af en eksisterende pris, hvortil der blot kræves en forudgående meddelelse.~~

---

↓ 2409/92 art. 5, stk. 3 (tilpasset)

~~En medlemsstat kan indtil 1. april 1997 kræve, at billetpriser på indenrigsruter, som beflyves af højst ét luftfartsselskab, som den har udstedt licens til, eller i fællesskab af to luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, skal anmeldes mindst en arbejdsdag, men højst en måned, inden de træder i kraft.~~



---

↓ 2409/92 art. 5, stk. 4 (tilpasset)

~~En flybilletpris kan udbydes til salg og anvendes i transport, så længe den ikke er inddraget i medfør af artikel 6 eller 7.~~

---

↓ 2409/92 art. 6 (tilpasset)

~~1. Efter fremgangsmåden i denne artikel kan en berørt medlemsstat til enhver tid beslutte:~~

~~a) at inddrage en basisbilletpris, som under hensyn til prisstrukturen som helhed på den pågældende rute og andre relevante faktorer, herunder konkurrenceforholdene på markedet, er urimeligt høj til skade for brugerne i forhold til luftfartsselskabets fuldt fordelte relevante omkostninger på lang sigt, herunder et tilfredsstillende kapitalafkast~~

~~b) uden forskelsbehandling at standse yderligere prisfald på et marked (det være sig en rute eller et rutenet), når markedskræfterne har ført til en vedholdende udvikling i nedadgående retning af billetpriserne, som afviger betydeligt fra sædvanlige sæsonbestemte prisudsving, og som medfører udbredte tab blandt alle de berørte luftfartsselskaber i den pågældende trafikflyvning under hensyntagen til luftfartsselskabernes fuldt fordelte relevante omkostninger på lang sigt.~~

~~2. En afgørelse i henhold til stk. 1 skal begrundes og meddeles Kommissionen og alle andre involverede medlemsstat(er) samt det (de) berørte luftfartsselskab(er).~~

~~3. Hvis ingen anden berørt medlemsstat eller Kommissionen inden 14 dage fra modtagelsen af meddelelsen har gjort indsigelse med angivelse af deres grunde hertil på baggrund af stk. 1, kan den medlemsstat, der har truffet afgørelse i henhold til stk. 1, pålægge det (de) berørte luftfartsselskab(er) efter omstændighederne at inddrage basisbilletprisen eller at unnlade yderligere prisnedsættelser.~~

~~4. I tilfælde af indsigelse kan en involveret medlemsstat kræve konsultationer for at undersøge situationen. Konsultationerne skal finde sted inden 14 dage fra anmodningen herom, medmindre andet aftales.~~

---

↓ 2409/92 art. 7 (tilpasset)

~~1. På anmodning af en involveret medlemsstat undersøger Kommissionen, om en afgørelse om, hvorvidt der skal gribes ind i medfør af artikel 6, opfylder kriterierne i artikel 6, stk. 1. Medlemsstaten underretter samtidig den anden (de andre) berørte medlemsstat(er) og det (de) berørte luftfartsselskab(er). Kommissionen offentliggør straks i De Europæiske Fællesskabers Tidende en meddelelse om, at flybilletprisen/flybilletpriserne er forelagt til undersøgelse.~~

~~2. Uanset stk. 1 kan Kommissionen på grundlag af en klage fra en part med en legitim interesse undersøge, om flybilletpriser opfylder kriterierne i artikel 6, stk. 1. Kommissionen~~

~~offentliggør straks i De Europæiske Fællesskabers Tidende en meddelelse om, at flybilletprisen/flybilletpriserne er forelagt til undersøgelse.~~

~~3. En flybilletpris, der var gældende, da den blev forelagt i henhold til stk. 1, forbliver i kraft, medens undersøgelsen står på. Hvis Kommissionen, eller Rådet i overensstemmelse med stk. 8, inden for de forudgående seks måneder har besluttet, at en tilsvarende eller lavere basisbilletpris mellem de to pågældende byer ikke opfylder kriterierne i artikel 6, stk. 1, litra a), forbliver flybilletprisen ikke i kraft, medens undersøgelsen står på.~~

~~Desuden kan det pågældende luftfartsselskab, hvis stk. 6 har været anvendt, ikke under Kommissionens undersøgelse anvende en højere basisbilletpris end den, der var gældende umiddelbart inden den basisbilletpris, som den igangværende undersøgelse vedrører.~~

~~4. Efter konsultationer med de berørte medlemsstater skal Kommissionen træffe beslutning snarest muligt og under ingen omstændigheder senere end 20 arbejdsdage efter at have modtaget tilstrækkelige oplysninger fra det (de) berørte luftfartsselskab(er). Kommissionen tager alle oplysninger, som den modtager fra interesserede parter, i betragtning.~~

~~5. Hvis et luftfartsselskab ikke forelægger de ønskede oplysninger inden for den tidsfrist, der er fastsat af Kommissionen, eller forelægger ufuldstændige oplysninger, fremsætter Kommissionen ved beslutning krav om, at oplysningerne skal forelægges; i beslutningen præciseres det, hvilke oplysninger der kræves, og der fastsættes en passende tidsfrist for forelæggelse af dem.~~

~~6. Kommissionen kan ved beslutning bestemme, at en gældende flybilletpris skal inddrages, indtil den har truffet sin endelige afgørelse, hvis et luftfartsselskab har forelagt ukorrekte oplysninger eller har forelagt dem i ufuldstændig form, eller hvis det ikke har forelagt dem inden for den i henhold til stk. 5 ved beslutning fastsatte tidsfrist.~~

~~7. Kommissionen skal straks meddele den (de) berørte medlemsstat(er) og det (de) berørte luftfartsselskab(er) sin begrundede beslutning i henhold til stk. 4 og 6.~~

~~8. En berørt medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning i henhold til stk. 4 for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned.~~

~~9. De berørte medlemsstater påser, at Kommissionens beslutning gennemføres, medmindre den er under behandling i Rådet, eller Rådet har truffet anden afgørelse i overensstemmelse med stk. 8.~~

---

↓ 2409/92 art. 8 (tilpasset)

~~Mindst en gang om året skal Kommissionen afholde konsultationer med repræsentanter for luftfartens brugerorganisationer i Fællesskabet om flybilletpriser og dermed beslægtede spørgsmål, idet Kommissionen med henblik herpå giver deltagerne de relevante oplysninger.~~

---

↓ 1882/2003 art. 1 og bilag I, pkt. 5 (tilpasset)  
⇒ ny

## Kapitel V: Afsluttende bestemmelser

### Artikel 25

⇒ **Udvalg** ⇐

1. Kommissionen bistås af et udvalg. ~~Udvalget rådgiver Kommissionen om gennemførelsen af artikel 9 og 10.~~  
~~Desuden kan Kommissionen høre udvalget om alle andre spørgsmål vedrørende forordningens gennemførelse.~~
2. Når der henvises til ~~denne artikel~~ ☒ dette stykke ☒, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF<sup>11</sup>, jf. dennes artikel 8.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

---

↓ 2407/92 art. 18, stk. 1 - 2408/92 art. 14, stk. 1 - 2409/92 art. 10, stk. 1 (tilpasset)

### Artikel 26

#### *Samarbejde og ret til at indhente oplysninger*

1. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om ~~gennemførelsen~~ ☒ anvendelsen ☒ af denne forordning, ~~især med hensyn til indhentning af oplysninger til den rapport, der er nævnt i artikel 9 (i forordning 2409/92).~~

---

↓ 2408/92 art. 12, stk. 1 (tilpasset)  
⇒ ny

2. For at løse sine opgaver i medfør af denne forordning kan Kommissionen indhente alle nødvendige oplysninger fra ~~de berørte~~ medlemsstaterne, som også skal sørge for

---

<sup>11</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

at tilvejebringe oplysninger fra de luftfartsselskaber, som de ⇒ deres kompetente licensudstedende myndigheder ⇐ har udstedt licens til.

---

↓ 2408/92 art. 12, stk. 2  
(tilpasset)

~~Hvis de ønskede oplysninger ikke forelægges inden for den tidsfrist, der er fastsat af Kommissionen, eller hvis de er ufuldstændige, fremsætter Kommissionen ved beslutning rettet til den berørte medlemsstat krav om, at oplysningerne skal forelægges. I beslutningen præciseres det, hvilke oplysninger der kræves, og der fastsættes en passende tidsfrist for forelæggelse af dem.~~

---

↓ 2407/92 art. 18, stk. 2 - 2408/92 art. 14, stk. 2 - 2409/92 art. 10, stk. 2 (tilpasset)  
⇒ ny

3. ~~Fortrolige oplysninger, der modtages i medfør af denne forordning, er undergivet tavshedspligt. ⇒ Medlemsstaterne træffer i henhold til deres nationale lovgivning de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre de oplysninger, de modtager i medfør af denne forordning, en passende fortrolig behandling. ⇐~~
- 

↓ 2408/92 art. 13 (tilpasset)

~~Kommissionen offentliggør en rapport om anvendelsen af denne forordning inden den 1. april 1994 og derefter med regelmæssige mellemrum.~~

---

↓ 2409/92 art. 9 (tilpasset)

~~Kommissionen offentliggør en rapport om anvendelsen af denne forordning inden den 1. april 1994 og derefter med regelmæssige mellemrum.~~

---

↓ 2408/92 art. 15 (tilpasset)

~~Forordning (EØF) nr. 2343/90 og forordning (EØF) nr. 294/91 ophæves herved, bortset fra artikel 2, litra e), nr. ii), i forordning (EØF) nr. 2343/90 og dennes bilag I, som fortolket i bilag III til nærværende forordning, og bortset fra artikel 2, litra b), i og bilaget til forordning (EØF) nr. 294/91.~~

---

↓ 2409/92 art. 11 (tilpasset)

~~Forordning (EØF) nr. 2342/90 ophæves herved.~~

---

↓ ny

#### Artikel 27

#### **Ophævelse**

Forordning (EØF) nr. 2407/92, forordning (EØF) nr. 2408/92 og forordning (EØF) nr. 2409/92 ophæves.

Henvisninger til de ophævede forordninger gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag III.

---

↓ ny

#### Artikel 28

#### **Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på [...] dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

---

↓ 2407/92 art. 19 (tilpasset)

~~Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1993.~~

---

↓ 2408/92 art. 16 (tilpasset)

~~Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1993.~~

---

↓ 2409/92 art. 12 (tilpasset)

~~Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1993.~~

---

↓ ny

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne  
Formand  
[...]

På Rådets vegne  
Formand  
[...]

---

↓ 2407/92 bilag (tilpasset)  
⇒ ny

## **BILAG I**

### **Oplysninger OPLYSNINGER OM LUFTFARTSSELSKABERS ØKONOMISKE FORMÅEN, som forelægges i forbindelse med artikel 5 og 8**

1. Oplysninger om økonomisk formåen, som en førstegangsansøger skal forelægge
  - 1.1. De seneste interne driftsregnskaber og de reviderede regnskaber, hvis sådanne foreligger, for det foregående regnskabsår.
  - 1.2. Forventet balance med resultatopgørelse for de kommende ~~to~~ tre år.
  - 1.3. Grundlaget for de forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og rater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.
  - 1.4. Udførlige oplysninger om igangsætningsomkostninger i perioden fra ansøgningens indgivelse til driftens påbegyndelse samt en redegørelse for, hvorledes disse omkostninger tænkes finansieret.
  - 1.5. Udførlige oplysninger om eksisterende og forventede finansieringskilder.
  - 1.6. Udførlige oplysninger om aktionærer, herunder angivelse af nationalitet og påtænkt aktietype, og om stiftelsesoverenskomsten. Hvis luftfartsselskabet indgår i en gruppe af foretagender, skal der gives oplysninger om det indbyrdes forhold mellem selskaberne.
  - 1.7. Forventede pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for de første ~~to~~ tre driftsår.
  - 1.8. Udførlige oplysninger om finansieringen af køb/leasing af luftfartøjer, herunder, hvis der er tale om leasing, aftalevilkårene.

2. Oplysninger, der skal forelægges til vurdering af den fortsatte økonomiske formåen hos allerede godkendte luftfartsselskaber, der har planer om ændringer i deres strukturer eller i deres virksomhed, som vil få en betydelig indvirkning på deres finansielle situation
    - 2.1. Efter behov den seneste interne balance samt de reviderede regnskaber for det foregående regnskabsår.
    - 2.2. Nøjagtige oplysninger om alle planlagte ændringer, såsom ændring af trafiktype, påtænkte overtagelser eller fusioner, ændringer i aktiekapitalen, ændringer i aktionærkredsen, osv.
    - 2.3. Forventet balance, med resultatopgørelse for det indeværende regnskabsår, herunder alle planlagte ændringer i struktur eller virksomhed, der vil få en betydelig indvirkning på den finansielle situation.
    - 2.4. Tidligere og forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og rater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.
    - 2.5. Pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for det følgende år, herunder alle planlagte ændringer i struktur eller virksomhed, der vil få en betydelig indvirkning på den finansielle situation.
    - 2.6. Udførlige oplysninger om finansieringen af køb/leasing af luftfartøjer, herunder, hvis der er tale om leasing, aftalevilkårene.
  3. Oplysninger, der skal forelægges til vurdering af den fortsatte økonomiske formåen hos allerede godkendte luftfartsselskaber
    - 3.1. Reviderede regnskaber inden seks måneder efter den periode, regnskaberne vedrører, og efter behov den seneste interne balance.
    - 3.2. Forventet balance med resultatopgørelse for det kommende år.
    - 3.3. Tidligere og forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og rater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.
    - 3.4. Pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for det følgende år.
- 

↓ ny

## **BILAG II**

### **Definition af regionale lufthavne med henblik på artikel 16**

Alle lufthavne, der opfylder mindst ét af følgende kriterier, anses for at være regionale lufthavne:

- (a) Den årlige trafikvolumen overstiger ikke 900 000 passagerbevægelser pr. år

(b) Den årlige trafikvolumen overstiger ikke 50 000 ton fragt pr. år

(c) Lufthavnen befinder sig på en medlemsstats ø.

↑

### **BILAG III**

#### **SAMMENLIGNINGSTABEL**

<b>Forordning 2407/92</b>	<b>Nærværende forordning</b>
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 3, stk. 3
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3, stk. 1	Artikel 3, stk. 2
Artikel 3, stk. 2	Artikel 3, stk. 1, andet afsnit
Artikel 3, stk. 3	Artikel 3, stk. 1 første afsnit
Artikel 4, stk. 1	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4, stk. 2	Artikel 4, litra f)
Artikel 4, stk. 3	-
Artikel 4, stk. 4	Artikel 4, litra f)
Artikel 4, stk. 5	Artikel 8, stk. 1, andet afsnit
Artikel 5, stk. 1	Artikel 5, stk. 1
Artikel 5, stk. 2	Artikel 5, stk. 2
Artikel 5, stk. 3	Artikel 8, stk. 5
Artikel 5, stk. 4	Artikel 8, stk. 6
Artikel 5, stk. 5	Artikel 9, stk. 1
Artikel 5, stk. 6	Artikel 8, stk. 4
Artikel 5, stk. 7	Artikel 5, stk. 3 og artikel 8, stk. 8
Artikel 6	Artikel 7



Artikel 7  
Artikel 8, stk. 1  
Artikel 8, stk. 2  
Artikel 8, stk. 3  
Artikel 8, stk. 4  
Artikel 9  
Artikel 10, stk. 1  
Artikel 10, stk. 2  
Artikel 11, stk. 1  
Artikel 11, stk. 2  
Artikel 11, stk. 3  
Artikel 12  
Artikel 13, stk. 1  
Artikel 13, stk. 2  
Artikel 13, stk. 3  
Artikel 13, stk. 4  
Artikel 14  
Artikel 15  
Artikel 16  
Artikel 17  
Artikel 18, stk. 1  
Artikel 18, stk. 2  
Artikel 19  
BILAG

Artikel 11  
Artikel 13, stk. 1  
Artikel 12, stk. 1  
Artikel 13, stk. 2  
Artikel 12, stk. 2  
Artikel 6  
Artikel 13, stk. 3  
Artikel 13, stk. 4  
Artikel 8, stk. 1  
Artikel 8, stk. 3  
Artikel 8, stk. 7  
Artikel 9, stk. 2 – artikel 9, stk. 4  
Artikel 10, stk. 2  
Artikel 10, stk. 1  
-  
Artikel 10, stk. 3  
Artikel 14  
-  
-  
-  
Artikel 26, stk. 1  
Artikel 26, stk. 3  
-  
BILAG I

Forordning 2408/92

Nærværende forordning

Artikel 1, stk. 1

Artikel 1, stk. 2

Artikel 1, stk. 3

Artikel 1, stk. 4

Artikel 2

Artikel 3, stk. 1

Artikel 3, stk. 2

Artikel 3, stk. 3

Artikel 3, stk. 4

Artikel 4, stk. 1, litra a)

Artikel 4, stk. 1, litra b)

Artikel 4, stk. 1, litra c)

Artikel 4, stk. 1, litra d)

-

-

-

-

-

Artikel 4, stk. 1, litra e)

Artikel 4, stk. 1 litra f)

Artikel 4, stk. 1 litra g)

Artikel 4, stk. 1, litra h)

-

-

Artikel 4, stk. 1 i

Artikel 4, stk. 1 j

Artikel 4, stk. 1 k

Artikel 1

Artikel 1, stk. 2

Artikel 1, stk. 3

-

Artikel 2

Artikel 15, stk. 1 og artikel 15, stk. 2

-

-

-

Artikel 16, stk. 1

Artikel 16, stk. 6

Artikel 16, stk. 2

Artikel 16, stk. 4

Artikel 17, stk. 1

Artikel 17, stk. 2

Artikel 17, stk. 3

Artikel 17, stk. 4

Artikel 17, stk. 5

Artikel 17, stk. 6

Artikel 17, stk. 7

-

Artikel 17, stk. 8

Artikel 17, stk. 9

Artikel 17, stk. 10

Artikel 18, stk. 1

Artikel 16, stk. 3

-

Artikel 4, stk. 2	-
Artikel 4, stk. 3	Artikel 18, stk. 2
Artikel 4, stk. 4	-
Artikel 5	-
Artikel 6, stk. 1 og artikel 6, stk. 2	-
Artikel 7	Artikel 15, stk. 3 – artikel 15, stk. 6
Artikel 8, stk. 1	Artikel 19, stk. 2
Artikel 8, stk. 2	Artikel 19, stk. 1
Artikel 8, stk. 3	Artikel 19, stk. 3
Artikel 8, stk. 4	-
Artikel 8, stk. 5	-
Artikel 9, stk. 1	-
Artikel 9, stk. 2	-
Artikel 9, stk. 3	-
Artikel 9, stk. 4	-
Artikel 9, stk. 5	Artikel 20
Artikel 9, stk. 6	-
Artikel 9, stk. 7	-
Artikel 9, stk. 8	-
Artikel 10	-
Artikel 11	Artikel 25
Artikel 12, stk. 1	Artikel 26, stk. 2
Artikel 12, stk. 2	-
Artikel 13	-
Artikel 14, stk. 1	Artikel 26, stk. 1
Artikel 14, stk. 2	Artikel 26, stk. 3
Artikel 15	-

Artikel 16	-
BILAG I	-
BILAG II	-
BILAG III	-
-	BILAG II

Forordning 2409/92	Nærværende forordning
--------------------	-----------------------

Artikel 1, stk. 1	Artikel 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 21
Artikel 1, stk. 3	Artikel 23
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	-
Artikel 4	Artikel 24
Artikel 5, stk. 1	Artikel 22
Artikel 5, stk. 2	-
Artikel 5, stk. 3	-
Artikel 5, stk. 4	-
Artikel 6	-
Artikel 7	-
Artikel 8	-
Artikel 9	-
Artikel 10, stk. 1	Artikel 26, stk. 1
Artikel 10, stk. 2	Artikel 26, stk. 3
Artikel 11	-
Artikel 12	-

-  
-

Artikel 27

Artikel 28

↓ 2408/92 bilag, og tiltrædelsesakt for Østrig, Finland og Sverige, art. 29 og bilag I, og akten vedrørende Tjekkiet, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiets tiltrædelse, art. 20 og bilag II (tilpasset)

## BILAG I

### ~~Fortegnelse over kategori 1-lufthavne~~

<del>BELGIEN:</del>	<del>Bruxelles-Zaventem</del>
<del>TJEKKIET</del>	<del>Praha-Ruzyně</del>
<del>DANMARK:</del>	<del>Københavns lufthavnssystem</del>
<del>TYSKLAND:</del>	<del>Frankfurt-Rhein/Main</del> <del>Düsseldorf-Lohausen</del> <del>München</del> <del>Berlins lufthavnssystem</del>
ESTLAND	Tallinna Lennujaam
<del>SPANIEN:</del>	<del>Palma-Mallorca</del> <del>Madrid-Barajas</del> <del>Málaga</del> <del>Las Palmas</del>
<del>GRÆKENLAND:</del>	<del>Athen-Hellinikon</del> <del>Thessaloniki-Macedonia</del>
<del>FRANKRIG:</del>	<del>Paris-lufthavnssystem</del>
<del>IRLAND:</del>	<del>Dublin</del>

<del>ITALIEN:</del>	<del>Roms lufthavnssystem</del> <del>Milanos lufthavnssystem</del>
CYPERN	<del>Larnaka lufthavn</del>
<del>LETLAND:</del>	Riga
LITAUEN	<del>Vilnius</del>
UNGARN	<del>Budapest Ferihegy International Airport</del>
<del>MALTA</del>	Luqa
<del>NEDERLANDENE</del>	<del>Amsterdam Schiphol</del>
POLEN	<del>Warszawa Okęcie</del>
<del>PORTUGAL:</del>	Lissabon Faro
<del>SLOVENIEN</del>	Ljubljana
<del>SLOVAKIET</del>	<del>Bratislava lufthavn</del>
<del>DET FORENEDE KONGERIGE:</del>	<del>Londons lufthavnssystem</del> Luton
<del>ØSTRIG</del>	<del>Wien</del>
<del>FINLAND</del>	<del>Helsinki-Vantaa</del> <del>Helsingfors Vanda</del>
<del>SVERIGE</del>	<del>Stockholm lufthavnssystem</del>

## BILAG II

### Liste over lufthavnssystemer

<del>DANMARK:</del>	<del>København-Kastrup/Roskilde</del>
<del>TYSKLAND:</del>	<del>Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof</del>
<del>FRANKRIG:</del>	<del>Paris-Charles-de-Gaulle/Orly/Le Bourget</del> <del>Lyon-Bron/Satolas</del>
<del>ITALIEN:</del>	<del>Roma-Fiumicino/Ciampino</del> <del>Milano-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio)</del> <del>Venezia-Tessera/Treviso</del>
<del>DET FORENEDE KONGERIGE:</del>	<del>London-Heathrow/Gatwick/Stansted</del>
<del>SVERIGE:</del>	<del>Stockholm-Arlanda/Bromma</del>

↓ 2408/92 BILAG III (tilpasset)

~~Fortolkning af artikel 15 På de i bilag I til forordning (EØF) nr. 2343/90 angivne betingelser skal luftfartsselskabet Scanair, der er opbygget og organiseret nøjagtigt som Scandinavian Airlines System, betragtes på samme måde som dette.~~