

III

(Forberedende retsakter)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 14/2008

fastlagt af Rådet den 18. april 2008

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2008 af ... om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 129 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, 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 ⁽⁴⁾, (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet ⁽⁵⁾ og (EØF) nr. 2409/92 af 23. juli 1992 om billetpriser og rater

⁽¹⁾ EUT C 175 af 27.7.2007, s. 85.

⁽²⁾ EFT C 305 af 15.12.2007, s. 11.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 11. juli 2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 18. april 2008 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8. Forordning senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).

inden for luftfart ⁽⁶⁾. Af klarhedshensyn bør disse forordninger omarbejdes og konsolideres i én forordning.

(2) For at sikre en mere effektiv og ensartet anvendelse af fællesskabslovgivningen for det indre luftfartsmarked må der foretages en række tilpasninger af den nugældende retsramme.

(3) 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.

(4) 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 air operator certificate (AOC) og licensen ligge hos én og samme medlemsstat.

(5) For at sikre 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. For at undgå konkurrenceforvridning som følge af forskellig anvendelse af reglerne på nationalt plan er det nødvendigt at styrke medlemsstaternes finansielle tilsyn med alle EF-luftfartsselskaber.

⁽⁶⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 15.

- (6) 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 sådanne tilfælde tilbagekalde eller suspendere licensen.
- (7) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører ⁽¹⁾ skal luftfartsselskaber have tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvaret i forbindelse med ulykker, specielt over for passagerer, gods og tredjepart. Luftfartsselskaberne har også pligt til at tegne forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med ulykker, der vedrører post.
- (8) For at undgå overdreven brug af aftaler om leasing af luftfartøjer registreret i tredjelande, navnlig wet lease, bør denne mulighed kun undtagelsesvis tillades, f.eks. når der er mangel på egnede luftfartøjer på fællesskabsmarkedet, og desuden bør tilladelsen begrænses tidsmæssigt, og sikkerhedsnormer svarende til sikkerhedsreglerne i fællesskabslovgivningen og den nationale lovgivning bør være opfyldt.
- (9) For så vidt angår ansatte i et EF-luftfartsselskab, der driver trafikflyvning fra et fast driftssted uden for den medlemsstats territorium, hvor EF-luftfartsselskabet har sin hovedvirksomhed, bør medlemsstaten sikre, at EU's sociallovgivning og den nationale sociallovgivning finder korrekt anvendelse.
- (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).
- (11) For at tage hensyn til de særlige karakteristika og begrænsninger, der gør sig gældende for regioner i den yderste periferi, især deres fjerne beliggenhed, deres status som øsamfund og deres lille areal, samt behovet for at sørge for passende forbindelser mellem dem og Fællesskabets centrale regioner, kan det være berettiget med særlige ordninger for så vidt angår reglerne om gyldighedsperioden for kontrakter vedrørende forpligtelse til offentlig tjeneste, der omfatter ruter til sådanne regioner.
- (12) Det bør på en klar og utvetydig måde fastlægges, på hvilke betingelser der kan pålægges forpligtelse til offentlig tjeneste, og den tilknyttede udbudsrunder 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.
- (13) De gældende regler for fordeling af trafikken på lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, bør tydeliggøres og forenkles.
- (14) 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.
- (15) Kunder bør have adgang til alle flybilletpriser og luftfragtrater, uanset hvor de bor i Fællesskabet, hvilken nationalitet de har, og hvor i Fællesskabet deres rejseagent er etableret.
- (16) Kunder bør have mulighed for reelt at sammenligne de forskellige luftfartsselskabers priser for trafikflyvninger. Den endelige pris, som kunden skal betale for trafikflyvninger i Fællesskabet bør derfor altid angives inklusive alle skatter, afgifter og gebyrer. EF-luftfartsselskaber opfordres også til at angive den endelige pris for deres trafikflyvninger fra tredjelande til Fællesskabet.
- (17) 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 ⁽²⁾.
- (18) Målet for denne forordning, nemlig en mere ensartet anvendelse af fællesskabslovgivningen for det indre luftfartsmarked, kan ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af lufttransportens internationale karakter bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan 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 dette mål.
- (19) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, som der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Cordoba under det første møde på ministerplan i dialogforummet vedrørende Gibraltar, træder i stedet for den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev afgivet den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med fuld iagttagelse af erklæringen fra 1987.
- (20) Det er derfor nødvendigt at ophæve forordning (EØF) nr. 2407/92, 2408/92 og 2409/92 —

⁽¹⁾ EUT L 138 af 30.4.2004, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Afgørelse ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

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

2. Anvendelsen af kapitel III i denne forordning på Gibraltar lufthavn berører ikke Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges respektive retsstilling for så vidt angår deres tvist om suveræniteten over det territorium, hvor lufthavnen er beliggende.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »licens«: en tilladelse udstedt af den kompetente licensudstedende myndighed til et foretagende til at udføre trafikflyvning som angivet i licensen
- 2) »kompetent licensudstedende myndighed«: en myndighed i en medlemsstat med ret til at udstede, afslå, tilbagekalde eller suspendere en licens i henhold til kapitel II
- 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
- 4) »trafikflyvning«: en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift
- 5) »flyvning«: en afgang fra en nærmere angivet lufthavn til en nærmere angivet bestemmelseslufthavn
- 6) »lokalflyvning«: en flyvning, der ikke indebærer transport af passagerer, post og/eller fragt mellem forskellige lufthavne eller andre autoriserede landingspladser
- 7) »lufthavn«: et område inden for en medlemsstat, der er særligt tilpasset til trafikflyvning
- 8) »air operator certificate (AOC)«: et certifikat udstedt til et foretagende til bekræftelse af, at foretagendet har den fornødne fagkundskab og struktur til at varetage sikkerheden i forbindelse med de operationer, der er angivet i certifikatet, jf. de relevante bestemmelser i fællesskabslovgivningen eller national lovgivning, alt efter omstændighederne
- 9) »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 eller på disses afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift
- 10) »luftfartsselskab«: et foretagende med en gyldig licens eller tilsvarende
 - 11) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens tildelt af en kompetent licensudstedende myndighed i overensstemmelse med kapitel II
 - 12) »forretningsplan«: en detaljeret beskrivelse af luftfartsselskabets planlagte erhvervmæssige aktiviteter for den pågældende periode, især med hensyn til den forventede markedsudvikling og fremtidige investeringer og de finansielle og økonomiske følger af disse aktiviteter
 - 13) »trafikflyvning inden for Fællesskabet«: trafikflyvning mellem EF-lufthavne
 - 14) »trafikrettighed«: retten til at udøve trafikflyvning mellem to EF-lufthavne
 - 15) »seat only-salg«: et luftfartsselskabs eller dets autoriserede bureauers eller en charters salg direkte til offentligheden af pladser, uden anden form for tjenesteydelse, såsom indkvartering, inkluderet
 - 16) »ruteflyvning«: en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:
 - a) for hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til transport af fragt og/eller post 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 identificerbar systematisk række flyvninger
 - 17) »kapacitet«: det antal sæder eller den lastevolumen, der udbydes til publikum på en ruteflyvning i et givet tidsrum
 - 18) »flybilletpriser«: de priser i euro eller i lokal valuta, som passagerer skal betale luftfartsselskaber eller deres agenter eller andre billetudstedere for at transportere passagererne ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid

- 19) »luftfragtrater«: de priser i 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 mellemled
- 20) »berørt(e) medlemsstat(er)«: de(n) medlemsstat(er), mellem hvilke eller inden for hvilken der drives trafikflyvning
- 21) »involveret medlemsstat/involverede medlemsstater«: den (de) berørte medlemsstat(er) og den (de) medlemsstat(er), hvori det (de) luftfartsselskab(er), der driver trafikflyvning, har licens
- 22) »bygruppe«: et byområde med et antal større eller mindre byer, som i kraft af befolkningstilvækst og udbygning er blevet til et sammenhængende bebygget område
- 23) »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
- 24) »dry lease-aftale«: en aftale mellem foretagender, i henhold til hvilken luftfartøjet opereres under indlejerens AOC
- 25) »wet lease-aftale«: en aftale mellem luftfartsselskaber, i henhold til hvilken luftfartøjet opereres under udlejerens AOC
- 26) »hovedsæde«: et EF-luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den medlemsstat, inden for hvilken EF-luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af fortsat luftdygtighed.

KAPITEL II

LICENS

Artikel 3

Licens

1. Intet foretagende, der er etableret i Fællesskabet, må udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens.

Et foretagende, der opfylder kravene i dette kapitel, har ret til at få udstedt en licens.

2. Den kompetente licensudstedende myndighed må ikke udstede licens eller opretholde gyldigheden heraf, hvis kravene i dette kapitel ikke er opfyldt.

3. Uden at dette berører andre gældende bestemmelser i fællesskabslovgivningen eller national eller 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.

Artikel 4

Betingelser for tildeling af en licens

Den kompetente licensudstedende myndighed i en medlemsstat udsteder licens til et foretagende, når følgende betingelser er opfyldt:

- a) dets hovedvirksomhed er beliggende i denne medlemsstat
- b) det er indehaver af et gyldigt AOC udstedt af en national myndighed i den samme medlemsstat som den, hvis kompetente licensudstedende myndighed er ansvarlig for at udstede, afslå, tilbagekalde eller suspendere EF-luftfartsselskabets licens
- c) det har mere end et luftfartøj til sin rådighed gennem ejerskab eller en dry lease-aftale
- d) dets hovedbeskæftigelse er at drive trafikflyvning alene eller kombineret med anden erhvervmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse deraf
- e) dets selskabsstruktur gør det muligt for den kompetente licensudstedende myndighed at gennemføre bestemmelserne i dette kapitel
- f) medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50 % af foretagendet, og det er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale med et tredjeland, som Fællesskabet er part i
- g) det opfylder de finansielle krav i artikel 5
- h) det opfylder forsikringskravene i artikel 11 samt i forordning (EF) nr. 785/2004, og
- i) det opfylder bestemmelserne om hæderlighed som angivet i artikel 7.

Artikel 5

Finansielle betingelser for tildeling af en licens

1. Den kompetente licensudstedende myndighed vurderer nøje, om et foretagende, som for første gang ansøger om en licens, kan godtgøre:

- a) 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 måneder fra driftens påbegyndelse, samt

b) 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.

2. Med henblik på den i stk. 1 nævnte vurdering skal hver ansøger forelægge en forretningsplan for i det mindste de første 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 punkt 1 i bilag I.

3. Stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse på et foretagende, der ansøger om en licens, der skal dække operationer med luftfartøjer, hvis højeste tilladte startmasse (MTOM) er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse foretagender skal godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst 100 000 EUR, eller på anmodning af de kompetente licensudstedende myndigheder meddele alle relevante oplysninger med henblik på den i stk. 1 nævnte vurdering, navnlig de oplysninger, der er nævnt i punkt 1 i bilag I.

Den kompetente licensudstedende myndighed kan dog anvende stk. 1 og 2 på et foretagende, der ansøger om licens i henhold til bestemmelserne i foregående stykke, og som har til hensigt at drive rutefart, eller hvis årlige omsætning udgør over 3 mio. EUR.

Artikel 6

Air operator certificate (AOC)

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.

2. Enhver ændring af et EF-luftfartsselskabs AOC skal, hvor det er relevant, angives i dets licens.

Artikel 7

Bevis for hæderlighed

1. 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, skal den kompetente licensudstedende myndighed for så vidt angår statsborgere fra medlemsstater som tilstrækkeligt bevis godkende dokumenter, der er udstedt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland, eller hvor vedkommende har fast bopæl, og hvoraf det fremgår, at disse krav er opfyldt.

2. Hvis den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland, eller hvor vedkommende har fast bopæl, ikke udsteder de dokumenter, der er omhandlet i 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, udsteder en attest med bekræftelse af denne ed eller højtidelige erklæring.

3. 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.

Artikel 8

Licensens gyldighed

1. En licens er gyldig, så længe EF-luftfartsselskabet opfylder kravene i dette kapitel.

Et EF-luftfartsselskab skal til enhver tid på anmodning kunne godtgøre over for den kompetente licensudstedende myndighed, at det opfylder alle krav i dette kapitel 2.

2. Den kompetente licensudstedende myndighed skal føre nøje tilsyn med, at kravene i dette kapitel opfyldes. Den skal under alle omstændigheder foretage en fornyet vurdering af opfyldelsen af kravene i følgende tilfælde:

- a) to år efter, at en ny licens er udstedt
- b) hvis der er formodning om et potentielt problem, eller
- c) hvis 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.

3. Licensen skal forelægges til fornyet godkendelse, hvis et EF-luftfartsselskab:

- a) ikke har påbegyndt driften seks måneder efter licensens udstedelse
- b) har indstillet driften i mere end seks måneder, eller
- c) der har fået udstedt licens på grundlag af artikel 5, stk. 3, første afsnit, agter at operere med luftfartøjer, der er større end den tærskel, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, eller som ikke længere opfylder de finansielle betingelser heri.

4. Et EF-luftfartsselskab skal forelægge den kompetente licensudstedende myndighed sit reviderede regnskab senest 6 måneder efter den sidste dag i den pågældende regnskabsår, medmindre andet er fastsat i national ret. I et EF-luftfartsselskabs to første driftsår skal de i punkt 3 i bilag I omhandlede oplysninger stilles til rådighed for den kompetente licensudstedende myndighed efter anmodning.

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 oplysninger, der er omhandlet i punkt 3 i bilag I. Som del af en sådan vurdering skal det pågældende EF-luftfartsselskab ajourføre de i punkt 3 i bilag I omhandlede oplysninger og stille dem til rådighed for den licensudstedende myndighed efter anmodning.

5. Et EF-luftfartsselskab skal underrette den kompetente licensudstedende myndighed:

- a) forudgående om eventuelle planer vedrørende drift af en ny trafikflyvning til et kontinent eller en del af verden, som det ikke tidligere har befløjet, eller enhver anden betydelig ændring af omfanget af dets virksomhed, herunder, men ikke begrænset til ændringer med hensyn til de anvendte luftfartøjs type eller antal
- 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.

6. Hvis de kompetente licensudstedende myndigheder anser de ændringer, som meddeles i henhold til stk. 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, herunder de oplysninger, der er nævnt i punkt 2 i bilag I, sammen med de oplysninger, der forelægges i henhold til stk. 4.

Den kompetente licensudstedende myndighed træffer afgørelse om den reviderede forretningsplan med hensyn til, om EF-luftfartsselskabet kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i løbet af denne tolv måneders periode. Denne afgørelse skal træffes senest tre måneder efter, at myndigheden har fået forelagt alle nødvendige oplysninger.

7. Den kompetente licensudstedende myndighed afgør, for så vidt angår EF-luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, om licensen skal forelægges til fornyet godkendelse i tilfælde af ændringer i et eller flere forhold, der berører et EF-luftfartsselskabs juridiske status, navnlig i tilfælde af fusion eller overtagelse.

8. Stk. 4, 5 og 6 finder ikke anvendelse på EF-luftfartsselskaber, der udelukkende opererer med luftfartøjer, hvis MTOM er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse EF-luftfartsselskaber skal til enhver tid kunne godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst 100 000 EUR, eller på anmodning kunne give den kompetente licensudstedende myndighed de oplysninger, der er nødvendige for den i artikel 9, stk. 2, omhandlede vurdering.

Den kompetente licensudstedende myndighed kan dog anvende stk. 4, 5 og 6 på EF-luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, og som driver rutefart, eller hvis årlige omsætning udgør over 3 mio. EUR.

Artikel 9

Mid suspension og tilbagekaldelse af en licens

1. Den kompetente licensudstedende myndighed kan til enhver tid tage de økonomiske resultater i et EF-luftfartsselskab, som den har udstedt licens til, op til vurdering. Myndigheden suspenderer eller tilbagekalder licensen, hvis den ikke længere finder det godtgjort, at dette EF-luftfartsselskab kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en tolv månedersperiode. Den kompetente licensudstedende myndighed kan imidlertid udstede en midlertidig licens der højst må gælde i 12 måneder, indtil en finansiell rekonstruktion af et EF-luftfartsselskab har fundet sted, forudsat at der ikke er nogen sikkerhedsrisiko, at den midlertidige licens, hvor det er relevant, afspejler alle ændringer i AOC, og at der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiell rekonstruktion inden for dette tidsrum.

2. Hvis der er tydelige tegn på finansielle problemer, eller der er indledt insolvensprocedure eller lignende procedure mod et EF-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 sine afgørelser angående licensen.

3. Hvis det i artikel 8, stk. 4, omhandlede reviderede regnskab ikke er forelagt inden den frist, der er angivet i den pågældende artikel, anmoder den kompetente licensudstedende myndighed uden unødige forsinkelse EF-luftfartsselskabet om at forelægge dette reviderede regnskab.

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

4. Den kompetente licensudstedende myndighed suspenderer eller tilbagekalder licensen, hvis EF-luftfartsselskabet bevidst eller uagtsomt giver den kompetente licensudstedende myndighed oplysninger, der er urigtige på et væsentligt punkt.

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

6. Den kompetente licensudstedende myndighed kan suspendere eller tilbagekalde et EF-luftfartsselskabs licens, hvis et sådant selskab ikke længere opfylder kravene med hensyn til hæderlighed i artikel 7.

Artikel 10

Afgørelser om licenser

1. Den 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 ansøgeren. Afslag skal begrundes.
2. Procedurerne for at udstede, suspendere og tilbagekalde licenser offentliggøres af de kompetente licensudstedende myndigheder, der underretter Kommissionen herom.
3. En liste over de kompetente licensudstedende myndigheders afgørelser om udstedelse, suspension eller tilbagekaldelse af licenser offentliggøres hvert år i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 11

Forsikringskrav

Uanset forordning (EF) nr. 785/2004 skal luftfartsselskaber have tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med uheld, med hensyn til post.

Artikel 12

Registrering

1. Den medlemsstat, hvis kompetente myndighed udsteder licensen, har valget mellem at lade et EF-luftfartsselskabs luftfartøjer registrere i sit nationale register eller inden for Fællesskabet, jf. dog artikel 13, stk. 4.
2. I overensstemmelse med stk. 1 accepterer en kompetent myndighed umiddelbart og uden diskriminerende afgifter 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. Ved overførsel af luftfartøjer kan der ikke opkræves anden afgift end den normale registreringsafgift.

Artikel 13

Leasing

1. Et EF-luftfartsselskab kan råde over et eller flere luftfartøjer i form af en dry eller wet lease-aftale, jf. dog artikel 4, litra c). EF-luftfartsselskaber kan frit operere wet leasede luftfartøjer registreret inden for Fællesskabet, medmindre dette medfører, at sikkerheden bringes i fare. Kommissionen sikrer, at en sådan bestemmelse gennemføres på en måde, der er fornuftig og rimelig og baseret på sikkerhedshensyn.
2. En dry lease-aftale, som et EF-luftfartsselskab er part i, eller en wet lease-aftale, hvori EF-luftfartsselskabet er indlejeren

af det wet leasede luftfartøj, skal forhåndsgodkendes i overensstemmelse med gældende fællesskabsret eller national ret om luftfartssikkerhed.

3. Et EF-luftfartsselskab, der wet leaser et luftfartøj, der er registreret i et tredjeland, af et andet foretagende, skal indhente forhåndsgodkendelse hos den kompetente licensudstedende myndighed. Den kompetente myndighed kan give sin godkendelse, hvis

a) EF-luftfartsselskabet godtgør fyldestgørende over for den kompetente myndighed, at alle sikkerhedsnormer svarende til sikkerhedsreglerne i fællesskabslovgivningen eller i den nationale lovgivning er opfyldt, og

b) en af følgende betingelser er opfyldt:

i) EF-luftfartsselskabet begrundes en sådan leasing med ekstraordinære behov, idet der i så fald gives en godkendelse for en periode på højst syv måneder, der kan fornys én gang for en yderligere periode på op til syv måneder

ii) EF-luftfartsselskabet godtgør, at leasing er nødvendig for at opfylde sæsonbestemte kapacitetsbehov, der ikke i rimelig grad kan opfyldes ved at lease luftfartøjer, der er registreret inden for Fællesskabet, idet godkendelsen i så fald kan fornys, eller

iii) EF-luftfartsselskabet godtgør, at leasing er nødvendig for at kunne klare operationelle vanskeligheder, og at det ikke er muligt eller rimeligt at lease luftfartøjer, der er registreret inden for Fællesskabet, idet godkendelsen i så fald skal være af en varighed, der er begrænset til det absolut nødvendige for at klare problemerne.

4. Den kompetente myndighed kan knytte betingelser til godkendelsen. Sådanne betingelser skal indgå som en del af wet lease-aftalen.

Den kompetente myndighed kan afslå at udstede en godkendelse, hvis der ikke er nogen gensidighed hvad angår wet lease mellem den berørte medlemsstat eller Fællesskabet og det tredjeland, hvor det wet leasede luftfartøj er registreret.

Den kompetente myndighed underretter de berørte medlemsstater om en godkendelse, som den har udstedt til wet lease af luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland.

Artikel 14

Retten til at blive hørt

Den kompetente licensudstedende myndighed skal, når den træffer afgørelse om suspension eller tilbagekaldelse af et EF-luftfartsselskabs licens, sørge for, at det pågældende EF-luftfartsselskab får lejlighed til at blive hørt, idet der tages hensyn til det eventuelle behov for at anvende en hasteprocedure.

KAPITEL III

ADGANG TIL RUTER

Artikel 15

Trafikflyvning inden for Fællesskabet

1. EF-luftfartsselskaber har ret til at drive trafikflyvning på ruter inden for Fællesskabet.

2. Medlemsstaterne må ikke gøre et EF-luftfartsselskabs drift af trafikflyvning inden for Fællesskabet betinget af nogen form for tilladelse eller bevilling. Medlemsstaterne stiller ikke krav om, at EF-luftfartsselskaberne skal forelægge dokumenter eller oplysninger, som de allerede har forelagt den kompetente licensudstedende myndighed, forudsat at de relevante oplysninger til sin tid kan indhentes fra den kompetente licensudstedende myndighed.

3. Hvis Kommissionen på grundlag af oplysninger indhentet i henhold til artikel 26, stk. 2, finder, at en licens, der er udstedt til et EF-luftfartsselskab, ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, sender den sine resultater til den kompetente licensudstedende myndighed, der sender sine bemærkninger til Kommissionen inden 15 arbejdsdage.

Hvis Kommissionen efter at have gennemgået den kompetente licensudstedende myndigheds bemærkninger fastholder, at licensen ikke opfylder kravene, eller hvis der ikke er modtaget nogen bemærkninger fra den kompetente licensudstedende myndighed, træffer den efter proceduren i artikel 25, stk. 2, afgørelse om at anmode den kompetente licensudstedende myndighed om at træffe passende korrigerende foranstaltninger eller om at suspendere eller tilbagekalde licensen.

Afgørelsen skal indeholde en dato for, hvornår den kompetente licensudstedende myndigheds korrigerende foranstaltninger eller aktioner skal gennemføres. Hvis de korrigerende foranstaltninger eller aktioner ikke er gennemført inden denne dato, må EF-luftfartsselskabet ikke udøve sin ret i henhold til stk. 1.

EF-luftfartsselskabet kan genoptage udøvelsen af sin ret i henhold til stk. 1, når den kompetente licensudstedende myndighed har underrettet Kommissionen om, at de korrigerende foranstaltninger er blevet gennemført, og om, at den kompetente licensudstedende myndighed har kontrolleret gennemførelsen.

4. Ved trafikflyvning inden for Fællesskabet har de enkelte EF-luftfartsselskaber tilladelse til at kombinere trafikflyvninger og indgå code share-aftaler, medmindre andet fremgår af Fællesskabets konkurrenceregler for virksomheder.

Alle begrænsninger af EF-luftfartsselskabers frihed til at drive trafikflyvning inden for Fællesskabet i medfør af bilaterale aftaler mellem medlemsstater bortfalder herved.

5. Uanset bestemmelserne i 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 med ethvert luftfartsselskab for trafikflyvninger til, fra eller via alle lufthavne på deres territorium fra eller til et hvilket som helst punkt i tredjelande.

En medlemsstat kan inden for rammerne af den bilaterale trafikflyvningsaftale med det pågældende tredjeland pålægge begrænsninger for code share-aftaler mellem EF-luftfartsselskaber og luftfartsselskaber fra et tredjeland, navnlig hvis det pågældende tredjeland ikke giver tilsvarende kommercielle muligheder til EF-luftfartsselskaber, der opererer fra den pågældende medlemsstat. Medlemsstaterne skal i så tilfælde sikre, at de begrænsninger, som sådanne aftaler pålægger, ikke begrænser konkurrencen mellem EF-luftfartsselskaberne og ikke er diskriminerende, og at de ikke er mere restriktive end nødvendigt.

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, de berørte lufthavne og de luftfartsselskaber, der beflyver ruten, indføre forpligtelse til offentlig tjeneste for så vidt angår rute-flyvning mellem en lufthavn i Fællesskabet og en lufthavn i et yderområde eller et udviklingsområde på dens område eller på en rute med ringe trafik til enhver lufthavn på dens område, hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske og sociale udvikling i det område, som lufthavnen betjener. Denne forpligtelse pålægges kun i det omfang, det er nødvendigt for at sikre et minimum af rute-flyvning på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, prisen fastsættelse 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 gennemskelig og ikke-diskriminerende måde.

2. I tilfælde, hvor der ikke med andre transportformer kan sikres regelmæssig forbindelse mindst to gange dagligt, kan de berørte medlemsstater lade forpligtelsen til offentlig tjeneste omfatte et krav om, at et EF-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.

3. Nødvendigheden og hensigtsmæssigheden af en påtænkt forpligtelse til offentlig tjeneste, vurderes af medlemsstaten (medlemsstaterne) på grundlag af:

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 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 og med et tilstrækkeligt stort antal afgang, forbindelser og passende afgangstider

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.

4. Når en medlemsstat ønsker at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste, meddeler den teksten vedrørende den planlagte indførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste til Kommissionen, til de øvrige berørte medlemsstater, til de berørte lufthavne og til 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, og eventuelle mellemliggende stopover-steder

b) datoen, hvor forpligtelsen til offentlig tjeneste træder i kraft, og

c) angivelse af den fulde adresse, hvor teksten og eventuelle relevante oplysninger og/eller eventuel relevant dokumentation vedrørende forpligtelsen til offentlig tjeneste hurtigst muligt og gratis stilles til rådighed af den berørte medlemsstat.

5. Uanset stk. 4 skal bekendtgørelsen om en forpligtelse til offentlig tjeneste offentliggøres enten i *Den Europæiske Unions Tidende* eller i den pågældende medlemsstats statstidende, når der er tale om ruter, hvor færre end 10 000 passagerer om året forventes at benytte trafikflyvningen.

6. En forpligtelse til offentlig tjeneste må ikke træde i kraft før dagen for offentliggørelsen af den i stk. 4, andet afsnit, omhandlede bekendtgørelse.

7. Når der gælder forpligtelse til offentlig tjeneste i overensstemmelse med stk. 1 og 2, skal EF-luftfartsselskabet kunne tilbyde seat only-salg, forudsat at den pågældende trafikflyvning opfylder alle krav i forbindelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste. Er det tilfældet, betragtes flyvningen som ruteflyvning.

8. Når der gælder forpligtelse til offentlig tjeneste i overensstemmelse med stk. 1 og 2, skal ethvert andet EF-luftfartsselskab til enhver tid have lov til at påbegynde ruteflyvninger, der opfylder alle kravene i forbindelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste, herunder den driftsperiode, der kan kræves i henhold til stk. 2.

9. Uanset stk. 8 gælder det, at hvis intet EF-luftfartsselskab har påbegyndt eller kan bevise, at det står for at påbegynde bæredygtig 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 EF-luftfartsselskab i en periode på indtil 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 en region i den yderste periferi som omhandlet i traktatens artikel 299, stk. 2.

10. Retten til at drive den i stk. 9 omhandlede flyvning skal udbydes i offentligt udbud i overensstemmelse med artikel 17, enten for en rute eller, når det er begrundet i operationel effektivitet, for et rutenet, til alle EF-luftfartsselskaber, som er berettiget til at drive sådan trafikflyvning. For at tilgodese den administrative effektivitet kan en medlemsstat lade et enkelt udbud omfatte flere forskellige ruter.

11. En forpligtelse til offentlig tjeneste anses for at være bortfaldet, hvis der ikke er foretaget ruteflyvning i tolv måneder på en rute, hvor der er pålagt en sådan forpligtelse.

12. Hvis det EF-luftfartsselskab, som er udvalgt i overensstemmelse med artikel 17, pludseligt afbryder beflyvningen, kan medlemsstaten i nødstilfælde efter fælles aftale udvælge et andet EF-luftfartsselskab til at varetage forpligtelsen til offentlig tjeneste i en periode på højst syv 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 gennemsækelighed og ikke-diskriminering

c) der skal afholdes et nyt udbud.

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

Artikel 17

Procedure for offentligt udbud af ruter med forpligtelse til offentlig tjeneste

1. Det offentlige udbud, jf. artikel 16, stk. 10, gennemføres efter proceduren i stk. 2-11.

2. Den berørte medlemsstat meddeler Kommissionen hele udbudsteksten, undtagen når den i henhold til artikel 16, stk. 5, har offentliggjort forpligtelsen til offentlig tjeneste ved en bekendtgørelse i sit lands statstidende. I dette tilfælde skal udbuddet også offentliggøres i medlemsstatens statstidende.

3. 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.

4. 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. 9, offentliggøres udbuddet mindst seks måneder inden den nye koncession påbegyndes, for at det kan vurderes, om der fortsat er behov for at begrænse adgangen.

5. Bekendtgørelsen skal indeholde følgende oplysninger:

- a) den eller de berørte medlemsstater
- b) ruten
- c) kontraktens løbetid
- d) den fulde adresse, hvor udbudsteksten og eventuelle relevante oplysninger og/eller eventuel relevant dokumentation vedrørende det offentlige udbud og forpligtelsen til offentlig tjeneste stilles til rådighed af den berørte medlemsstat
- e) fristen for fremsættelse af bud.

6. Den eller de berørte medlemsstater udleverer hurtigst muligt og gratis eventuelle relevante oplysninger og dokumenter, som parter, der er interesseret i det offentlige udbud, anmoder om.

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.

8. Den berørte medlemsstat kan yde et luftfartsselskab, som er blevet udvalgt i henhold til stk. 7, kompensation for udgifterne til dets opfyldelse af de krav, der er knyttet til en forpligtelse til offentlig tjeneste, jf. artikel 16. 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.

9. Medlemsstaten underretter skriftligt og hurtigst muligt Kommissionen om resultatet af den offentlige udbudsrunde og udvalgelsen og oplyser bl.a. følgende:

- a) tilbudsgivernes antal, navne og selskabsoplysninger

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 udbudsrunder efter proceduren i artikel 25, stk. 2.

Artikel 18

Undersøgelse af forpligtelser til offentlig tjeneste

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afgørelser, der træffes i medfør af 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 om 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.

2. Kommissionen foretager på anmodning af en medlemsstat, som mener, at udviklingen på en rute begrænses i urimelig grad af bestemmelserne i artikel 16 og 17, eller på eget initiativ en undersøgelse og træffer inden seks måneder efter modtagelsen af anmodningen og efter proceduren i artikel 25, stk. 2, på grundlag af alle relevante faktorer beslutning om, hvorvidt artikel 16 og 17 fortsat skal gælde for den pågældende rute.

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 afgang- og ankomsttidspunkter.

2. Når det sker uden forskelsbehandling mellem destinationer i Fællesskabet eller på grund af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet kan en medlemsstat efter høring af de interesserede parter, herunder de berørte luftfartsselskaber og lufthavne, fastlægge fordelingen af lufttrafikken på lufthavne, hvor følgende betingelser er opfyldt:

- a) lufthavnene dækker trafikmæssigt samme by eller bygruppe
- b) der findes en passende transportinfrastruktur omkring lufthavnene, som så vidt muligt har en direkte forbindelse, der gør det muligt at komme til lufthavnen på under halvfems minutter, herunder om nødvendigt med passage af en landegrænse
- c) der er pålidelige og effektive kollektive transportforbindelser med hyppige afgang mellem lufthavnene indbyrdes og mellem lufthavnene og de omkringliggende byer eller bygrupper, og
- d) lufthavnene tilbyder luftfartsselskaberne de nødvendige tjenester, og skader ikke i urimelig grad deres forretningsmuligheder.

Enhver beslutning om at regulere fordelingen af lufttrafikken mellem de pågældende lufthavne skal opfylde principperne om proportionalitet og gennemsækelighed, og de skal bygge på objektive kriterier.

3. Den berørte medlemsstat underretter 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 underretning fra medlemsstaten 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.

4. Med hensyn til regler for trafikfordeling, der eksisterede før denne forordnings ikrafttræden, skal Kommissionen på anmodning af en medlemsstat og kan på eget initiativ undersøge anvendelsen af stk. 1 og 2, og den beslutter efter proceduren i artikel 25, stk. 2, om medlemsstaten fortsat må anvende foranstaltningen.

5. Kommissionen offentliggør sine beslutninger i henhold til denne artikel i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 20

Miljøforanstaltninger

1. Når der er tale om alvorlige miljøproblemer kan den ansvarlige medlemsstat begrænse eller nægte udøvelsen af trafikrettigheder, navnlig når andre transportformer tilbyder et hensigtsmæssigt serviceniveau. Foranstaltningen må ikke være diskriminerende, ikke forvride konkurrencen mellem luftfartsselskaberne og ikke være mere restriktiv end nødvendigt for at løse problemerne, og den skal have en begrænset gyldighedsperiode, der ikke må overstige tre år, hvorefter den skal tages op til fornyet overvejelse.

2. 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 en 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. 3.

3. På anmodning af en anden medlemsstat eller på eget initiativ kan Kommissionen efter proceduren i artikel 25, stk. 2, suspendere foranstaltninger, hvis de ikke opfylder kravene i stk. 1, eller hvis de på anden måde er i modstrid med fællesskabsretten.

Artikel 21

Nødforanstaltninger

1. En medlemsstat kan nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder for at løse et pludseligt opstået kortvarigt problem, der skyldes uforudseelige og uafvendelige forhold. En sådan foranstaltning skal opfylde principperne om proportionalitet og gennemsækelighed og bygge på objektive og ikke-diskriminerende kriterier.

Kommissionen og 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.

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

KAPITEL IV

BESTEMMELSER OM PRISFASTSÆTTELSE

Artikel 22

Fri prisfastsættelse

1. Med forbehold af artikel 16, stk. 1, fastsætter EF-luftfartsselskaberne og, på grundlag af gensidighed, luftfartsselskaber fra tredjelande frit flybilletpriserne og luftfragtraterne for trafikflyvning inden for Fællesskabet.

2. Uanset bestemmelserne i bilaterale aftaler mellem medlemsstater må medlemsstaterne ikke forskelsbehandle på grundlag af luftfartsselskabers nationalitet eller identitet, når de giver EF-luftfartsselskaber tilladelse til at fastsætte billetpriser og luftfragtrater 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.

Artikel 23

Information og ikke-diskrimination

1. Flybilletpriser og luftfragtrater, der tilbydes eller offentliggøres, uanset i hvilken form, herunder via internettet, for trafikflyvninger fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og som er til rådighed for offentligheden, skal omfatte de gældende betingelser. Den endelige pris, der skal betales, skal altid angives og skal inkludere den gældende billetpris eller luftfragtrate samt alle gældende skatter og afgifter, tillæg og gebyrer, der er obligatoriske og forudseelige på tidspunktet for offentliggørelsen. Foruden angivelsen af den endelige pris skal mindst følgende angives:

- a) flybilletprisen eller luftfragtraten
- b) skatter
- c) lufthavnsafgifter og
- d) andre afgifter, tillæg eller gebyrer, f.eks. med relation til sikkerhed eller brændstof

såfremt elementerne i litra b), c) og d) er lagt til flybilletprisen eller luftfragtraten. Valgfrie pristillæg skal meddeles på en klar, gennemskelig og utvetydig måde ved reservationsprocedurens start, og kunden skal acceptere dem ved et aktivt valg.

2. Med forbehold af artikel 16, stk. 1, gives der adgang til flybilletpriser og luftfragtrater for trafikflyvning fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og som er til rådighed for offentligheden, uden forskelsbehandling på grund af kundens nationalitet eller bopæl eller på grund af luftfartsselskabets agents eller andre flybilletudstederes etableringssted inden for Fællesskabet.

Artikel 24

Sanktioner

Medlemsstaterne sørger for, at reglerne i dette kapitel overholdes, og fastsætter sanktioner for overtrædelse heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

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

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 25

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 26

Samarbejde og ret til at indhente oplysninger

1. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om anvendelsen og overvågningen af gennemførelsen af denne forordning.
2. For at løse sine opgaver i medfør af denne forordning kan Kommissionen indhente alle nødvendige oplysninger fra medlemsstaterne, som også skal fremme tilvejebringelsen af oplysninger fra de luftfartsselskaber, som deres kompetente licensudstedende myndigheder har udstedt licens til.
3. 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.

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 II.

Artikel 28

Ikrafttræden

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

BILAG I

OPLYSNINGER, DER SKAL FORELÆGGES I HENHOLD TIL 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 tre år.
 - 1.3. Grundlaget for de forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og luftfragtrater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, flyvekontrolafgifter, groundhandlingsydelse, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.
 - 1.4. Udførlige oplysninger om igangsætningsomkostninger i perioden fra en ansøgnings 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 tre driftsår.
 - 1.8. Udførlige oplysninger om finansieringen af køb/leasing af luftfartøjer, herunder aftalevilkårene, hvis der er tale om leasing.
 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 luftfragtrater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, flyvekontrolafgifter, groundhandlingsydelse, 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 aftalevilkårene, hvis der er tale om leasing.
 3. Oplysninger, der skal forelægges til vurdering af den fortsatte økonomiske formåen hos allerede godkendte luftfartsselskaber
 - 3.1. Reviderede regnskaber senest seks måneder efter den sidste dag i det relevante regnskabsår, medmindre andet er fastsat i national ret, 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 luftfragtrater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, flyvekontrolafgifter, groundhandlingsydelse, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.
 - 3.4. Pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for det følgende år.
-

BILAG II

SAMMENLIGNINGSTABEL

(Omhandlet i artikel 27)

Forordning (EØF) nr. 2407/92	Nærværende forordning
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
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 11
Artikel 8, stk. 1	Artikel 4, litra c)
Artikel 8, stk. 2	Artikel 12, stk. 1
Artikel 8, stk. 3	Artikel 13, stk. 2 og stk. 3
Artikel 8, stk. 4	Artikel 12, stk. 2
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10, stk. 1	Artikel 13, stk. 2 og stk. 3
Artikel 10, stk. 2	Artikel 13, stk. 2 og stk. 3
Artikel 11, stk. 1	Artikel 8, stk. 1
Artikel 11, stk. 2	Artikel 8, stk. 3
Artikel 11, stk. 3	Artikel 8, stk. 7
Artikel 12	Artikel 9, stk. 2-6
Artikel 13, stk. 1	Artikel 10, stk. 2
Artikel 13, stk. 2	Artikel 10, stk. 1
Artikel 13, stk. 3	—
Artikel 13, stk. 4	Artikel 10, stk. 3
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	—
Artikel 18, stk. 1	Artikel 26, stk. 1
Artikel 18, stk. 2	Artikel 26, stk. 3
Artikel 19	—
BILAG	BILAG I

Forordning (EØF) nr. 2408/92	Nærværende forordning
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 1, stk. 3	—
Artikel 1, stk. 4	—
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3, stk. 1	Artikel 15, stk. 1 og stk. 2
Artikel 3, stk. 2	—
Artikel 3, stk. 3	—
Artikel 3, stk. 4	—
Artikel 4, stk. 1, litra a)	Artikel 16, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, litra b)	Artikel 16, stk. 3
Artikel 4, stk. 1, litra c)	Artikel 16, stk. 2
Artikel 4, stk. 1, litra d)	Artikel 16, stk. 9
—	Artikel 17, stk. 1
—	Artikel 17, stk. 2
—	Artikel 17, stk. 4
—	Artikel 17, stk. 5
—	Artikel 17, stk. 6
Artikel 4, stk. 1, litra e)	Artikel 17, stk. 3
Artikel 4, stk. 1, litra f)	Artikel 17, stk. 7
Artikel 4, stk. 1, litra g)	—
Artikel 4, stk. 1, litra h)	Artikel 17, stk. 8
—	Artikel 17, stk. 9
—	Artikel 17, stk. 10
Artikel 4, stk. 1, litra i)	Artikel 18, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, litra j)	Artikel 16, stk. 7
Artikel 4, stk. 1, litra k)	—
Artikel 4, stk. 2	—
Artikel 4, stk. 3	Artikel 18, stk. 2
Artikel 4, stk. 4	—
Artikel 5	—
Artikel 6, stk. 1 og stk. 2	—
Artikel 7	Artikel 15, stk. 4 og stk. 5
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 20, stk. 1
Artikel 9, stk. 2	Artikel 20, stk. 1
Artikel 9, stk. 3	Artikel 20, stk. 2
Artikel 9, stk. 4	Artikel 20, stk. 3
Artikel 9, stk. 5	Artikel 22, stk. 1
Artikel 9, stk. 6	Artikel 22, stk. 2
Artikel 9, stk. 7	—
Artikel 9, stk. 8	—

Forordning (EØF) nr. 2408/92	Nærværende forordning
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 (EØF) nr. 2409/92	Nærværende forordning
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 21, stk. 1
Artikel 1, stk. 3	—
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 23
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

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Kommissionens forslag blev vedtaget i juli 2006. Det har til formål at konsolidere og rationalisere indholdet af de nugældende forordninger om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, frihed til at drive trafikflyvning inden for Fællesskabet og prisfastsættelse for en sådan trafikflyvning. Samtidig indfører forslaget strengere krav til luftfartsselskabers finansielle situation og wet leasing af et luftfartøj (trafikflyvning med et luftfartøj og en besætning, der tilhører et andet selskab). Desuden præciseres reglerne for forpligtelsen til offentlig tjeneste på luftruter, uoverensstemmelser mellem det indre luftfartsmarked og flyvninger til tredjelande fjernes, og reglerne for fordeling af trafikken på lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, forenkles. Endelig forbedrer forslaget prisgennemsigtigheden for så vidt angår de flybilletpriser og luftfragtrater, som passagerer og fragtkunder tilbydes.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet nåede til enighed om de fleste af hovedelementerne i Kommissionens forslag. Rådet besluttede dog at ændre teksten på en række vigtige punkter. Generelt blev dette gjort for at sikre fuld klarhed med hensyn til ansvaret for medlemsstaternes licensudstedende myndigheder og Fællesskabets og medlemsstaternes respektive beføjelser med hensyn til forbindelserne med tredjelande og desuden for at sikre, at der opretholdes en passende balance mellem tilsynet med luftfartsselskaberne og ønsket om at undgå at pålægge alt for tunge krav. Der blev i den sammenhæng taget passende hensyn til den konsekvensanalyse, Kommissionen havde foretaget.

Rådet vedtog under drøftelserne følgende vigtige ændringer af Kommissionens forslag.

Rådet foretog en række vigtige ændringer i definitionerne i artikel 2 og 3 for at gøre det helt tydeligt, at den myndighed, der i medlemsstaten har ansvaret for sikkerhedstilsynet med operatøren, også er ansvarlig for udstedelse af licensen. Da forslaget indgår i Fællesskabets bestræbelser på at forenkle lovgivningen, mente Rådet også, at der var mulighed for en bedre balance mellem behovet for at sikre en nøje overvågning af luftfartsselskabernes finansielle soliditet og nødvendigheden af ikke at overbebyrde operatørerne med administrative krav, der ikke forbedrer forbrugerbeskyttelsen. Der blev i den forbindelse også foretaget en række ændringer, der giver operatørerne lov til at wet lease luftfartøjer. Der tages i den fælles holdning hensyn til, at operatørerne i visse tilfælde har rimelige driftsmæssige grunde til at wet lease, men den indeholder samtidig strenge regler for wet leasing af ikke-EF-luftfartøjer (luftfartøjer, hvis sikkerhedstilsyn ikke er underlagt EF-normerne).

For så vidt angår den internationale dimension af EF-luftfartsmarkedet fjernede Rådet visse afsnit i artikel 15, der efter dets opfattelse ikke er i overensstemmelse med medlemsstaternes og Fællesskabets respektive beføjelser. Det tydeliggøres i den forbindelse også i Rådets tekst, at medlemsstaterne fortsat kan indføre begrænsninger i code share-aftaler mellem EF-luftfartsselskaber og ikke-EF-luftfartsselskaber, hvis det fremmede luftfartsselskabs hjemland begrænser EF-luftfartsselskabernes kommercielle muligheder.

Rådet forenkede nogle af de regler og procedurer, der vedrører forpligtelsen til offentlig tjeneste i henhold til artikel 16 og 17, og foretog en række andre ændringer for at sikre, at de er i overensstemmelse med de mål og målsætninger, der ligger til grund for anvendelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste.

Der er indsat en ny artikel i den fælles holdning, der giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse trafikrettighederne, hvis dette er påkrævet på grund af alvorlige miljøproblemer. Dette betyder, at den nye tekst er tilpasset de muligheder, der findes i de nugældende forordninger, og indeholder en sikkerhed for, at disse foranstaltninger er ikke-diskriminerende og fuldt ud berettigede.

Hvad angår reglerne for fordeling af trafikken inden for lufthavnssystemerne har Rådet indsat en tekst, der styrker princippet om, at der skal være en passende transportinfrastruktur omkring lufthavnene inden for sådanne systemer, der tilgodeser passagerernes interesser.

Endelig har Rådet udvidet anvendelsesområdet for reglerne om prisgennemsigtighed til at omfatte alle flyvninger, der afgår fra EF-lufthavne (uanset bestemmelsessted). Ifølge Rådets tekst skal alle billetpriser for disse flyvninger offentliggøres, inklusive **flybilletprisen eller luftfragtraten**, gebyrer, skatter og afgifter.

Med hensyn til Europa-Parlamentets ændringsforslag kunne Rådet fuldt ud acceptere følgende ændringer: 3, 5, 7, 9, 14, 19, 21, 22, 27, 30, 34, 37, 38, 39, 42, 44, 51, 52, 53 og 56. Det bemærkes, at ændring 42 og 56, der omhandler henholdsvis trafikfordelingsregler og overensstemmelse med sociallovgivningen, var genstand for lange og vanskelige forhandlinger i Rådet. De blev godkendt som en del af et kompromis med Europa-Parlamentet, som Rådet håber vil kunne danne grundlag for en samlet aftale ved andenbehandlingen.

Ændring 1, 6, 10, 33, 41, 45, 46, 48 og 49 blev accepteret principielt (men indsat andetsteds i teksten) eller blev accepteret med nogen omarbejdning.

Rådet kunne dog ikke acceptere en række andre ændringer. En del af disse blev forkastet, fordi de betød en udvidelse af forordningens anvendelsesområde i en sådan grad, at Rådet fandt det urimeligt (ændring 2, 15, 17 og 50). En yderligere serie ændringer blev forkastet, da de ville pålægge operatørerne en urimelig byrde eller gøre licensudstedelsesordningen mindre fair (4, 16, 25 og 28).

Visse ændringer blev forkastet, da de var overflødige på grund af ændringer, som Rådet havde foretaget i Kommissionens forslag (12 og 43). En yderligere serie ændringer blev forkastet, fordi de efter Rådets opfattelse gør teksten mindre klar eller indeholder tekniske fejl (8, 11, 13, 18, 23, 24, 26, 29, 31, 32 og 47). Selv om ændring 20 blev forkastet, blev den medtaget andetsteds i Rådets tekst. Ændring 36 blev forkastet, fordi den ville have en negativ indvirkning på medlemsstaternes beføjelser i forbindelse med share-aftaler med luftfartsselskaber fra tredjelande. Endelig blev ændring 35 og 40 forkastet, fordi de dækker samme indhold som andre ændringer, der har været genstand for kompromistekster, som er indeholdt i den fælles holdning, og som Rådet håber Europa-Parlamentet vil kunne tilslutte sig ved andenbehandlingen.

III. KONKLUSION

Rådet er af den opfattelse, at teksten i den fælles holdning er hensigtsmæssig og afbalanceret. Rådet noterer sig de omfattende kontakter, der allerede har fundet sted med Europa-Parlamentet, og er overbevist om, at de snart vil bære frugt i form af en hurtig vedtagelse af denne lovgivning.
