

II

(Meddelelser)

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER,
KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS MEDDELELSE

Fortolkningsvejledning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 —
Forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO)

(2017/C 194/01)

Indhold

	<i>Side</i>
1. Indledning	2
2. Argumenter for en vejledning	3
2.1. Den retlige ramme	3
2.2. Behovet for klarlægning af reglerne	3
3. Indførelse af PSO	4
3.1. Generelle principper	4
3.2. Omfattede tjenester og ruter	5
3.2.1. Tjenestetype	5
3.2.2. Rutetyper	5
3.2.3. Rutens vitale karakter	6
3.2.4. Sammenknytning af ruter	7
3.2.5. Sammenhæng med forordningen om tildeling af slots	7
3.3. Forpligtelsernes nødvendighed og hensigtsmæssighed	8
3.3.1. Proportionalitet set i forhold til hensynet til økonomisk og social udvikling	8
3.3.2. Utilstrækkelige alternative transportformer	8
3.3.3. Eksisterende flybilletpriser og vilkår	8
3.3.4. Den samlede virkning af det eksisterende udbud af lufttransport	9
3.4. Forpligtelsestyper	9
3.5. Kontinuitetsforpligtelser	10
3.6. Konsekvenser af indførelsen af PSO'er	10
4. Procedurer for indførelse af PSO'er	11
4.1. Offentliggørelse af bekendtgørelser i EU-Tidende	12
5. Behovet for regelmæssig revurdering af PSO'er	12
6. Eksklusive koncessionskontrakter om tjenesteydelser	13
6.1. Pligt til at afholde offentligt udbud	13
6.2. Berettigelse til at afgive et tilbud	14
6.3. Udvalgseskriterier	14
6.4. Konsekvenser af at tildele enerettigheder til at drive ruten	14
6.5. Revurdering af PSO'erne og eneretten ved udløbet af hver koncessionsperiode	15

6.6.	Særligt tilfælde: gruppering af ruter, der skal i udbud	15
7.	Procedurer for offentlige udbud	16
8.	Kompensation og forbindelsen til statsstøttereglerne	17
8.1.	Mulighed for og omfang af kompensation	17
8.2.	Forbindelsen til statsstøttereglerne	17
8.2.1.	Offentligt tilskud som kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste	18
8.2.2.	Altmark-kriterierne	18
9.	Nødproceduren	19
10.	PSO-udbudsprocedurerne og forbindelsen til reglerne om offentligt udbud	20
11.	Kommissionens beføjelser til at undersøge og træffe beslutninger	21
BILAG I:	Spørgeskema udarbejdet af GD COMP og GD MOVE til brug ved underretning af Kommissionen om en PSO	22
BILAG II:	Uddrag af bestemmelserne om PSO'er i forordning nr. 1008/2008	25

1. INDLEDNING

- Formålet med forpligtelserne til offentlig tjeneste (herefter benævnt »PSO'er«) er i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet ⁽¹⁾ (herefter benævnt »forordning nr. 1008/2008« eller »forordningen«) at fastsætte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, prisfastsættelse eller mindstekapacitet for at sikre adgang til isolerede områder eller udviklingsområder, når en medlemsstat vurderer, at målsætningerne for regionaludviklingspolitikken ikke kan opfyldes tilstrækkeligt, hvis opgaven alene overlades til markedskræfternes frie spil, da markedet selv ikke leverer et acceptabelt niveau af trafikflyvning til disse områder. Dermed er PSO'er en undtagelse fra det generelle princip om retten til at drive trafikflyvning på ruter inden for EU, som garanteres af artikel 15, stk. 1, i forordningen.
- I sin meddelelse om »En luftfartsstrategi for Europa« ⁽²⁾ kortlagde Kommissionen de forskellige behov hos EU's borgere og erhvervsliv, såsom adgang til lufttransportydelser af høj kvalitet, og fandt, at hvis markedet selv ikke leverer et acceptabelt niveau af lufttransportydelser til givne regioner i Europa, kan medlemsstaterne overveje at anvende PSO'er som et instrument til at sikre trafik til og fra underforsynede regioner, dvs. at sikre forbindelser, hvor der er behov. PSO'er kan spille en betydningsfuld, positiv rolle med hensyn til forbindelser, og visse undersøgelser viser, at forbindelsesmulighederne er vitale for EU's regioner, idet en stigning på 10 % i forbindelserne, som målt i disse undersøgelser, stimulerer BNP (pr. capita) med yderligere 0,5 % og væksten i BNP med 1 % og fører til en samlet forøgelse af arbejdskraftens produktivitet ⁽³⁾. Forbindelser er nøglen til vækst, beskæftigelse og social samhørighed.
- I øjeblikket er 179 PSO-ruter indført i henhold til forordning nr. 1008/2008 i EU, fordelt på 13 medlemsstater (Kroatien, Cypern, Den Tjekkiske Republik, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige) ⁽⁴⁾. Frankrig har det højeste antal (40) med ca. 5,7 mio. passagerer årligt, hvilket betyder, at hver femte indenrigspassager benytter en PSO-rute. I Irland er PSO'ernes andel af indenrigstrafikken ca. 70 %. I praksis er PSO-ruterne hovedsagelig indenrigsruter, og kun syv ruter forbinder lufthavne i to forskellige medlemsstater. Af de aktuelle PSO-ruter subsidieres de 136 af de offentlige myndigheder, og det støttebeløb, der årligt bruges på at drive dem, anslås til mindst 300 mio. EUR på grundlag af oplysninger, som Kommissionen har til rådighed.

⁽¹⁾ EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final af 7.12.2015.

⁽³⁾ InterVISTAS, 2015, Economic Impact of European Airports — A Critical Catalyst to Economic Growth; PwC, 2013, Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy; IATA, 2007, Aviation Economic Benefits — Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry.

⁽⁴⁾ Visse andre medlemsstater har også vist interesse i at indføre en PSO. F.eks. har Tyskland tidligere haft tre PSO'er. Ungarn har været tæt på at indføre en PSO, men et luftfartsselskab gav kort forinden udtryk for, at det ville drive flyvninger på den pågældende rute. Slovenien har henvendt sig til Kommissionen med spørgsmål om PSO'er. Letland og Malta har repræsentanter i PSO-interessegruppen i CircaBC (Communication and Information Resource Centre for Administrations, Businesses and Citizens. Relevante nationale myndigheder kan få adgang til interessegruppen). Link til webstedet: <https://circabc.europa.eu>

4. En kvalitetskontrol af forordning nr. 1008/2008 udført af Kommissionen i 2011-2013 afdækkede, at PSO-reglerne deri egner sig til formålet, dvs. til at sikre forbindelser, når markedet ikke leverer dem. Interessenter og medlemsstater anbefalede at styrke samarbejdet mellem de nationale myndigheder og Kommissionen og sikre en god koordinering mellem EU's statsstøtteregler og PSO-reglerne i forordningen, herunder eventuelt at udgive en vejledning ⁽⁵⁾.
5. Der blev taget praktiske skridt til at følge op på disse anbefalinger. Kommissionen skabte et ajourført netværk af PSO-kontakter. Den arrangerede også møder i markedsadgangsudvalget ⁽⁶⁾ i henhold til forordning nr. 1008/2008, hvor Kommissionens tjenestegrene holdt en samlet præsentation af PSO'er, og hvor medlemsstaterne udvekslede deres egne praktiske erfaringer. Der blev udarbejdet et simpelt spørgeskema, hvor de nationale myndigheder let kunne anføre deres planer om at indføre PSO'er, og det bruges nu systematisk af disse myndigheder. Kommissionens tjenestegrene advarer på forhånd medlemsstaterne, hvis de aner problemer. En ny database giver Kommissionens tjenestegrene mulighed for at hente konsoliderede data om PSO'er i hele Europa.

2. ARGUMENTER FOR EN VEJLEDNING

2.1. Den retlige ramme

6. Betingelserne for og kravene til PSO'er er fastsat i artikel 16-18 i forordning nr. 1008/2008 (se uddrag i bilag II til denne vejledning). Artikel 16 indeholder de generelle principper for PSO'er. Den indeholder kriterierne for indførelse af en PSO og krav til kontinuitet, vurderingskriterier for medlemsstater, regler om proceduren for offentliggørelse og indledning af driften på PSO-ruter, betingelser og procedure for begrænsning af adgangen til en rute og også den procedure, der skal anvendes i nødstilfælde. Artikel 17 angiver, hvordan den offentlige udbudsprocedure skal gennemføres. Den omfatter regler om indholdet af et udbud og den efterfølgende kontrakt, om offentliggørelsesproceduren og den information, som skal sendes til tilbudsgiverne, om udvælgelseskriterier for tilbudsgiverne, om kompensation og den information, der skal sendes til Kommissionen ved afslutningen af udbudsproceduren. Endelig indeholder artikel 18 regler for undersøgelse og gennemgang af beslutninger, der er truffet i henhold til de førnævnte artikler.

2.2. Behovet for klarlægning af reglerne

7. EU's retlige ramme, der udgøres af forordning nr. 1008/2008, garanterer åbenhed, offentlighed og gennemsigtighed i proceduren for indførelse af PSO'er. Det er vigtigt at overvåge den korrekte anvendelse af PSO-reglerne for at undgå ethvert misbrug af systemet på grund af uforholdsmæssige konkurrencebegrænsninger set i forhold til de sociale og økonomiske målsætninger, man søger at opfylde. Kommissionens mål er at yde rådgivning og afhjælpe så mange potentielle problemer som muligt på forhånd inden offentliggørelsen af bekendtgørelsen om PSO'en.
8. I denne forbindelse anses det for nyttigt i vidt omfang at udveksle tidligere vurderinger fra enkeltsager, som hidtil typisk kun har været kendt af den pågældende medlemsstat og Kommissionen.
9. En anden grund til at vedtage denne vejledning er, at EU-Domstolen indtil videre ikke har fastlagt retspraksis vedrørende PSO'er på grundlag af forordning nr. 1008/2008.
10. På et møde i det rådgivende udvalg om anvendelse af lovgivningen om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet, der blev holdt i september 2015 med nationale eksperter ⁽⁷⁾, nævnte Kommissionens tjenestegrene muligheden for at udstede en vejledning i PSO-håndtering. Medlemsstaterne bifaldt denne tanke og var enige i, at en sådan vejledning kunne give åbenhed, konsekvens og klarhed til europæiske luftfartsselskaber, medlemsstater og regionale myndigheder og forvaltninger. Denne holdning svarede til de synspunkter, der blev givet udtryk for under tidligere bilaterale udvekslinger med nationale og lokale myndigheder. Derfor forpligtede Kommissionen sig i sin meddelelse om luftfartsstrategien til at udgive en vejledning i, hvordan Kommissionens tjenestegrene fortolker og anvender de regler og procedurer, der gælder for PSO'er som fastlagt i forordning nr. 1008/2008. Nærværende vejledning følger af denne forpligtelse. Som forberedelse til vejledningen blev der afholdt en uformel målrettet høring i sommeren 2016 for at indsamle synspunkter fra de centrale berørte parter.

⁽⁵⁾ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2013) 208 final af 6.6.2013, afsnit 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_da.htm

⁽⁶⁾ Rådgivende udvalg om anvendelse af lovgivningen om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet.

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail&groupID=3118>

11. Denne vejledning skal klarlægge Kommissionens fortolkning af de kriterier, der bruges i forordningen, og beskrive de gældende procedurer, der skal følges. Desuden gives der svar gennem hele teksten på de hyppigste spørgsmål, som forordningen måske ikke rummer specifikt svar på. Det er klart, at der blandt medlemsstaterne er nogle, der er godt bekendt med reglerne og deres anvendelse, mens andre kun har en meget begrænset eller slet ingen erfaring med anvendelsen af PSO-reglerne. Klarlægningen af reglerne og fortolkningen af dem bør gøre det lettere, især for dem, der benytter PSO'er for første gang, at overholde gældende regler.
12. Ud over den erfaring, som Kommissionen har høstet med anvendelsen af reglerne om PSO'er i henhold til forordningen, tager den også i denne vejledning hensyn til statsstøttere reglerne i EU-retten (især artikel 107-109 i TEUF) ⁽⁸⁾. Kommissionen får mange spørgsmål om PSO'er i almindelighed, næsten dagligt og primært fra medlemsstaterne, men antallet af formelle klager har været meget begrænset og er udelukkende fremsat af luftfartsselskaber og lufthavne. Denne vejledning er beregnet til at afhjælpe de problemer, som nationale myndigheder, luftfartsselskaber og lufthavne hyppigst støder på. Den er ikke tænkt som en udtømmende vejledning i samtlige bestemmelser.
13. Denne vejledning giver oplysninger, der er relevante i de fleste tilfælde, men det skal understreges, at det enkelte tilfælde skal vurderes på sit eget grundlag og i lyset af alle de specifikke omstændigheder ved det.
14. Under alle omstændigheder er denne vejledning ikke beregnet til at skabe nye lovbestemte forpligtelser, og den foregriber ikke den fortolkning, som EU-Domstolen i fremtiden måtte nå frem til vedrørende PSO'er.

3. INDFØRELSE AF PSO

3.1. Generelle principper

15. Det følger af artikel 16, stk. 1 og 4, i forordning nr. 1008/2008, at medlemsstaterne skal orientere Kommissionen, hvis de har planer om at indføre en forpligtelse til offentlig tjeneste. Offentliggørelsen af bekendtgørelser giver ikke løfte om juridisk sikkerhed for et givet resultat; formålet med dem er at informere markedet om medlemsstatens hensigter vedrørende en ny PSO ⁽⁹⁾. Kommissionens tjenestegrene har udarbejdet et spørgeskema til underretning om og beskrivelse af PSO'en, som også dækker de vigtigste spørgsmål i henseende til både forordning nr. 1008/2008 og statsstøttere reglerne, der udgør en integreret, men uafhængig del af vurderingen af enhver PSO (jf. bilag I) ⁽¹⁰⁾. Selv om Kommissionen ikke træffer en formel afgørelse om PSO'en som sådan, er det stadig meget vigtigt at klarlægge ethvert tvivlsspørgsmål, der måtte opstå, førend en PSO indføres eller ændres, for at forebygge problemer i fremtiden. Kommissionen råder medlemsstaterne til at kontakte dens tjenestegrene så tidligt som muligt, når de begynder at overveje at indføre en ny PSO eller ændre en eksisterende PSO. Det sikrer, at Kommissionens tjenestegrene er bekendt med planerne og kan tilbyde assistance fra begyndelsen og dermed også få hele processen til at glide lettere.
16. Et vigtigt særkende ved PSO'er i luftfartssektoren er den klare sondring mellem PSO-ordningen, hvori betingelserne for driften af en bestemt rute fastlægges, og kontrakten, der giver en erhvervsdrivende enerettigheder dertil (med eller uden kompensation). Indførelsen af en PSO i luftfartssektoren giver ikke nødvendigvis og automatisk den pågældende medlemsstat ret til at begrænse adgangen til flyruten til et enkelt luftfartsselskab eller til at yde kompensation for opfyldelsen af PSO'en (såkaldt »begrænset PSO«). Hvis et luftfartsselskab er villigt til at drive ruten uden eneret og uden kompensation, skal der fortsat være fri adgang til ruten for ethvert luftfartsselskab, der overholder betingelserne i PSO'en (såkaldt »åben PSO«).

⁽⁸⁾ Statsstøttere reglerne, både de materielle og de formelle, er fortsat gældende på PSO-ruterne. PSO-proceduren i forordningen træder ikke i stedet for en statsstøtteprocedure.

⁽⁹⁾ Kommissionen kan udbede sig flere oplysninger på ethvert tidspunkt før og efter offentliggørelsen, enten i anledning af en forespørgsel fra en medlemsstat eller på eget initiativ (f.eks. som opfølgning på en klage).

⁽¹⁰⁾ Som angivet i spørgeskemaet finder reglerne om anmeldelse af statsstøtte fuldt ud anvendelse på den kompensation, der udbetales for PSO'er. Anmeldelsen af statsstøtte skal i givet fald ske, når kompensationsbeløbet er kendt, dvs. fastsat i tildelingsbeslutningen og/eller kontrakten. Medlemsstaterne har også muligheden for at give Kommissionen en forhåndsanmeldelse af PSO-kompensationen. Forhåndsanmeldelsen er en nyttig indledende fase til en anmeldelse, hvor Kommissionens tjenestegrene kan give medlemsstaten uformel tilbagemelding og vejledning. Det er op til medlemsstaten at bede Kommissionen om forudgående vejledning, hvis den har brug for det.

17. I henhold til forordningen kan PSO'er især anvendes til at sikre forbindelser til fjerntliggende og isolerede områder eller på visse betingelser, når markedskræfterne alene ikke muliggør et mindstemål af lufttransportydelse, der lever op til bestemte standarder.
18. Da PSO'er er en undtagelse fra det generelle princip om fri udveksling af tjenesteydelser⁽¹¹⁾, er PSO'erne underlagt strenge krav og begrænsninger. PSO'erne bør overholde principperne om åbenhed, ikkediskrimination og proportionalitet, navnlig må de ikke forskelsbehandle på baggrund af luftfartsselskabernes nationalitet eller identitet, og de må ikke række ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde de politiske målsætninger⁽¹²⁾.

3.2. Omfattede tjenester og ruter

3.2.1. Tjenestetype

19. Der må kun indføres forpligtelse til offentlig tjeneste på ruteflyvning⁽¹³⁾. Andre typer flyvninger berøres ikke af PSO'erne. Når et luftfartsselskab kun tilbyder seat only-salg⁽¹⁴⁾ på en rute i overensstemmelse med kravene i PSO'en for den pågældende rute, anses denne trafikflyvning også for ruteflyvning⁽¹⁵⁾.

3.2.2. Rutetyper

20. Forordning nr. 1008/2008 hjemler mulighed for at indføre PSO'er på to rutetyper⁽¹⁶⁾:

- a) ruter til en lufthavn, der betjener et yderområde eller et udviklingsområde

Et yderområde er typisk et fjerntliggende område eller et område, der er vanskeligt tilgængeligt fra hovedstaden eller andre af medlemsstatens hovedbyer. Den afsides beliggenhed og isolation bør bedømmes i henseende til medlemsstatens territorium, og hvor dens forvaltnings-, forretnings-, uddannelses- og sundhedsmæssige aktiviteter er koncentreret, men også med hensyn til nabomedlemsstaternes territorium og deres tilsvarende koncentrationer. Et udviklingsområde halter bagud økonomisk⁽¹⁷⁾, f.eks. målt i BNP pr. capita eller i ledighed.

- b) ruter med ringe trafik til enhver lufthavn

Forordningen definerer ikke et kvantificeret kriterium til bedømmelse af en rutes trafikniveau som »ringe«, da der hersker forskellige situationer i forskellige medlemsstater. Men på baggrund af Kommissionens erfaring fra en lang række PSO-sager ser det ud til, at man roligt kan konstatere, at en rute med en årlig trafik på over 100 000 passagerer normalt ikke kan anses for en rute med ringe trafik i henhold til forordningen⁽¹⁸⁾.

21. Forordning nr. 1008/2008 begrænser ikke PSO'erne til ruter inden for én og samme medlemsstat. De kan meget vel anvendes til enhver rute inden for EU, som opfylder betingelserne i forordningen. PSO-ruterne til tredjelande er ikke omfattet af forordningen, da dens anvendelsesområde er begrænset til trafikflyvning inden for EU⁽¹⁹⁾.

⁽¹¹⁾ Som defineret i artikel 15 i forordning nr. 1008/2008.

⁽¹²⁾ Se artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008.

⁽¹³⁾ Artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008.

⁽¹⁴⁾ Artikel 2, stk. 15: »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.

⁽¹⁵⁾ Artikel 16, stk. 7, i forordning nr. 1008/2008.

⁽¹⁶⁾ Artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008.

⁽¹⁷⁾ F.eks. ville mindre udviklede regioner i forbindelse med EU's regionalpolitik (hvor BNP pr. indbygger ligger under 75 % af EU-gennemsnittet) normalt opfylde denne betingelse. Eftersom de forskellige egne i samme medlemsstat kan befinde sig i meget forskellige situationer, kunne betegnelsen som udviklingsområde også være resultatet af en sammenligning med det nationale BNP eller ledigheden i den pågældende medlemsstat.

⁽¹⁸⁾ Dette betyder dog ikke, at enhver rute med færre end 100 000 passagerer om året, nødvendigvis er en rute med ringe trafik. Generelt vil det være sådan, at jo højere antallet af passagerer er på en given rute, jo vanskeligere bliver det at argumentere for, at denne rute ville være berettiget til en PSO, dvs. at uden en PSO ville intet luftfartsselskab påtage sig at yde en bestemt standard jf. artikel 16, stk. 1, hvis det alene tager hensyn til sine kommercielle interesser.

⁽¹⁹⁾ Se navnlig artikel 15, stk. 1, og artikel 15, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008. Imidlertid forhindrer forordningen i princippet ikke medlemsstaterne i at indgå lignende ordninger med tredjelande på grundlag af bilaterale eller multilaterale aftaler, dog med forbehold for især EU's gældende konkurrenceregler. F.eks. har en medlemsstat indgået aftalememoranda med tredjelande om flyvninger mellem de respektive områder på betingelser, der ligner dem, der gælder for PSO-ruter i EU. Udbuddet blev gennemført i overensstemmelse med EU-bestemmelserne for offentlige udbud.

22. Det følger af artikel 16, stk. 1, i forordningen, at PSO-ruten altid skal defineres fra én lufthavn til en anden og ikke ved henvisning til to byer eller områder. Udvalget af lufthavnen til PSO-lufthavn skal være behørigt begrundet. Videre forbindelser — dvs. de destinationer og hyppigheder, som tilbydes af lufthavnene i destinationsbyen — er et af elementerne i denne vurdering, men det må ikke være den eneste begrundelse for valget af en bestemt lufthavn frem for en anden. Hvis en offentlig myndighed mener, at flere destinationslufthavne ville imødekomme et givet områdes behov lige godt, kunne den alternativt indføre en PSO fra en lufthavn i det pågældende område til dette antal destinationslufthavne og dermed indføre en PSO på disse separate ruter. Hvis et luftfartsselskab indleder drift på en af disse ruter, eller hvis et luftfartsselskab udvælges til en rute ved et offentligt udbud over alle disse ruter, skal de andre PSO'er derefter ophæves, så markedet ikke unødigt er lukket⁽²⁰⁾. Selv om der ikke udtrykkeligt er taget højde for denne konfiguration i artikel 16, stk. 1, er der ikke noget i bestemmelsen, der forhindrer det, og det er også i tråd med formålet med bestemmelsen. For at undgå forskelsbehandling og konkurrenceforvriddning er det dog vigtigt, at myndigheden lægger sine intentioner tydeligt frem fra begyndelsen, især gennem den bekendtgørelse herom, der henvises til i artikel 16, stk. 4, i forordningen.
23. Definition af en PSO på ruter fra et område til/fra flere lufthavne, der betjener en og samme by, ville generelt være ude af proportioner med målsætningerne om at sikre mobilitet og territorial samhørighed. Virkningen af foranstaltningen ville være en udelukkelse af lejlighedsvis luftfartsselskaber, eftersom de ikke kunne flyve fra området til nogen af lufthavnene i destinationsbyen, og dermed en definitiv lukning af markedet for nye selskaber på ruter med konkurrence. Derfor bør andre lufthavne end den, der er udvalgt, men betjener samme by, i princippet forblive uberørt af PSO'erne.
24. PSO'er kan generelt anvendes til ruter med en eller flere mellemlandinger⁽²¹⁾. Imidlertid skal PSO'ens hensigtsmæssighed vurderes for hver strækning for sig. PSO bør ikke anvendes på strækninger, som ikke er berettiget dertil. Hvis der f.eks. indføres en PSO på en rute fra A til C med mellemlanding i B, bør berettigelsen af strækningerne A-C, A-B og B-C vurderes hver for sig. Hvis f.eks. B-C-strækningen ikke i sig selv ville være berettiget til en PSO, bør der ikke pålægges luftfartsselskaber, der befordrer passagerer og/eller gods, forpligtelse til offentlig tjeneste på den pågældende strækning. Ingen forpligtelse på ruten A-C bør hæmme den fri udveksling af trafikflyvning på strækningen B-C.

3.2.3. Rutens vitale karakter

25. PSO'er må kun indføres på ruter, »hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske og sociale udvikling i det område, som lufthavnen betjener«⁽²²⁾. Dette er en nødvendig betingelse for alle ovennævnte rutetyper, og vurderingen skal altid foretages under hensyntagen til sagens specifikke omstændigheder. Medlemsstaterne har visse skønsbeføjelser ved bedømmelsen af en routes vitale karakter. Imidlertid skal dette skøn udøves på baggrund af objektive faktorer vedrørende behovet for forbindelser i overensstemmelse med forordningen såvel som med EU-retten mere generelt.
26. En uundværlig rute til et område, f.eks. en lille ø eller et fjerntliggende område, har tydeligvis denne vitale karakter. Imidlertid kunne trafikflyvning, der forbinder små og mellemstore byer med vigtige centre for økonomisk eller forvaltningsmæssig aktivitet, også under visse omstændigheder anses for vitale for den økonomiske og sociale udvikling i de pågældende områder. F.eks. er der indført en PSO-ordning på en rute, der forbinder hovedstaden i en ø-medlemsstat med Bruxelles qua hjemsted for de forskellige EU-institutioner og -organer.
27. Imidlertid sætter forordningens artikel 16, stk. 1, grænser for medlemsstaternes skønsbeføjelser. Mens PSO'er kunne udformes til at fjerne hindringer for den økonomiske og sociale udvikling i områder eller byer, kan de ikke indføres med det formål, direkte eller indirekte, at fremme eller støtte et bestemt luftfartsselskab eller udvikle en bestemt lufthavn.

⁽²⁰⁾ Dette betyder, at konkurrenterne kan levere trafikflyvning på de andre ruter. Hvis de konkurrerende trafikflyvninger opfylder PSO-kravene, bør PSO'en i så fald ophæves. Hvis de konkurrerende trafikflyvninger kun delvist opfylder disse krav, bør PSO'en tilpasses. F.eks. indførte Det Forenede Kongerige i 2014 PSO'er på seks ruter (Dundee — seks lufthavne i London). Det vindende bud gjaldt ruten Dundee-London Stansted, hvorfor de øvrige fem PSO'er blev ophævet.

⁽²¹⁾ Muligheden for mellemlandinger bør angives i PSO'en og udbudsbetingelserne.

⁽²²⁾ Artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008. »Lufthavnen« henviser her til den lufthavn, der betjener et yderområde eller udviklingsområde på en medlemsstats område.

3.2.4. Sammenknytning af ruter

28. Medlemsstaterne må ikke gøre adgangen til en bestemt rute betinget af betjening af andre ruter. En sådan sammenknytning ville være uforenelig med forordning nr. 1008/2008⁽²³⁾. Kriterierne for berettigelse og hensigtsmæssighed i artikel 16, stk. 1, 2 og 3, i forordningen henviser til »ruten«, hvilket ikke kan forstås som flere sammenknyttede ruter. Derfor bør hvert af disse kriterier vurderes hver for sig i forbindelse med hver enkelt rute. At behandle sammenknyttede ruter som en enkelt rute kunne anses for en overdreven begrænsning af adgangen til ruterne, idet kun luftfartsselskaber med regionale baser ville kunne levere tjenesteydelser på alle disse ruter.
29. Dette forbud mod sammenknytning af ruter i PSO-indførelsesfasen bør ikke forveksles med muligheden for at sende adgangen til at drive et helt rutenet i udbud som bestemt i artikel 16, stk. 10, i forordningen. Denne mulighed forklares yderligere i afsnit 6.6 i denne vejledning. Den gælder kun de ruter, hvor der ikke er et luftfartsselskab, der har påbegyndt eller står for at påbegynde ruteflyvning i overensstemmelse med PSO'erne.

3.2.5. Sammenhæng med forordningen om tildeling af slots

30. Forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne⁽²⁴⁾ (herefter benævnt »forordning 95/93«) som ændret tillader nu reservation af slots til PSO'er. Ifølge den ændrede forordnings artikel 9, stk. 1, »kan en medlemsstat i en koordineret lufthavn reservere de nødvendige slots til den påtænkte drift af denne rute. Hvis de reserverede slots på den pågældende rute ikke benyttes, stilles disse slots til rådighed for ethvert andet luftfartsselskab, der er interesseret i at beflyve ruten i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste [...]. Hvis intet andet luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten, og den pågældende medlemsstat ikke giver ruten i udbud i henhold til artikel [16, stk. 10, i forordning (EF) nr. 1008/2008], reserveres disse slots enten til en anden rute, der er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, eller returneres til puljen.« Disse forpligtelser træder i kraft senest på det tidspunkt, der henvises til i artikel 16, stk. 11, i forordning nr. 1008/2008, og hvor en PSO skal anses for at være bortfaldet, hvis der ikke er foretaget ruteflyvning i 12 måneder på en rute, hvor der er pålagt en sådan forpligtelse. Reservation af slots til samme rute igen ville så kræve en ny indførelse af en PSO.
31. Artikel 9, stk. 2, i den ændrede forordning 95/93 præciserer, at PSO-udbudsproceduren bør anvendes, »hvis mere end et [EU]-luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten og ikke har været i stand til at få slots en time før eller efter de tidspunkter, koordinatoren er blevet anmodet om.«
32. Bestemmelserne i forordning nr. 1008/2008 om PSO'er berører ikke kompetencefordelingen mellem medlemsstaterne med hensyn til anvendelsen af artikel 9 i forordning 95/93 som ændret⁽²⁵⁾.
33. Denne reservation af slots berører ikke overgangsbestemmelserne i forordning 95/93. Dette er derfor kun muligt fra puljen af ikkettildelte slots, som er oprettet i medfør af artikel 10 i forordning nr. 95/93 som ændret, og som indeholder alle returnerede slots i overensstemmelse med samme forordnings artikel 9, stk. 1.
34. Det skal understreges, at slotsene ikke bør reserveres til andre formål end PSO'en. Dette emne er naturligvis relevant i tilfælde af mellemlandinger. På en rute A-B-C, hvor B og C er lufthavne med overbelastning af slots, kan der således kun reserveres slots til strækningen mellem B og C, hvis denne strækning i sig selv er genstand for en PSO. Især berettiger en PSO på ruten mellem A og C (dvs. angående transport mellem disse to punkter) ikke som sådan til en reservation af slots i lufthavn B.
35. Derfor gælder følgende på PSO-ruter med slot-reservation:
- (1) mellemlandinger i overbelastede lufthavne bør så vidt muligt undgås
 - (2) der bør ikke skiftes luftfartøj under mellemlandinger, medmindre strækning nr. to (B-C) også er berettiget til en PSO med den (anden) type luftfartøj, der skal benyttes. Ellers kunne der blive reserveret slots til større luftfartøjer, der kan befordre mere trafik end den mængde, der berettiger PSO'en.

⁽²³⁾ Dette betyder, at etableringen af såkaldte »hub-PSO'er«, der omfatter alle eller de fleste af ruterne fra en bestemt lufthavn, ikke er i overensstemmelse med forordning nr. 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

⁽²⁵⁾ Dette betyder, at en medlemsstat kun kan reservere slots på sit eget område, ikke på en anden medlemsstats område, i tilfælde af en PSO-rute mellem de to medlemsstater.

3.3. Forpligtelsernes nødvendighed og hensigtsmæssighed

36. Nødvendigheden og hensigtsmæssigheden af de påtænkte PSO'er skal bestemmes på grundlag af fire kriterier ⁽²⁶⁾, der behandles i de følgende afsnit. Selv om Kommissionen ikke har beføjelser til at kræve, at en medlemsstat indfører en bestemt PSO på en rute, vurderer den de kriterier, på grundlag af hvilke PSO'en indføres (påtænkes indført), for at kontrollere, om en PSO indføres i overensstemmelse med forordningen. Når det er relevant, kontakter Kommissionens tjenestegrene den berørte medlemsstat og indhenter præciseringer. Erfaringen viser, at PSO-ruter til øer i de fleste tilfælde kan være nødvendige og berettigede, når turistefterspørgslen ikke er tilstrækkelig til at understøtte en kommerciel helårsdrift. Sådanne ruter findes f.eks. i Estland, Irland, Italien, Grækenland, Portugal og Det Forenede Kongerige. I tyndere befolkede medlemsstater som f.eks. Finland og Sverige, hvor afstandene mellem områderne kan være særligt store, og der ikke findes transportalternativer, kan ruterne generelt også være berettigede til indførelse af PSO'er.

3.3.1. Proportionalitet set i forhold til hensynet til økonomisk og social udvikling ⁽²⁷⁾

37. Dette kriterium er et direkte udtryk for det generelle proportionalitetsprincip. Det er tæt forbundet med forbeholdet i artikel 16, stk. 1, ifølge hvilket PSO'er kun kan indføres på ruter, som er vitale for den økonomiske og sociale udvikling i det område, som lufthavnen betjener ⁽²⁸⁾. Det følger af artikel 16, stk. 3, litra a), at forpligtelserne selv bør stå i et rimeligt forhold til det økonomiske udviklingsbehov i det omhandlede område. PSO'er kan ikke sætte begrænsninger på leveringen af trafikflyvning, som rækker ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde de pågældende behov.

3.3.2. Utilstrækkelige alternative transportformer ⁽²⁹⁾

38. PSO'er bør kun indføres, for så vidt som andre transportformer ikke kan opfylde transportbehovet i det omhandlede område. Det bør primært være tjenesteydelser leveret af jernbane-, færgе- og rutebilselskaber, der skal tages i betragtning. Det bør vurderes, om tjenesteydelserne er tilstrækkelige, især med hensyn til deres hyppighed, rejsetid, afgangstidspunkter og omstigningsmuligheder til andre vigtige destinationer, især fjernrejsemuligheder ⁽³⁰⁾. Mulighederne for individuel transport (personbil) bør også undersøges, især med hensyn til rejsetid ad vej.
39. Man bør være særlig opmærksom på togtjenester, som betjener den påtænkte rute, med en rejsetid på under tre timer ⁽³¹⁾. Dette gælder tjenesteydelser med både højhastighedstog og andre tog. Hvis sådanne togtjenester tilbyder en hyppighed, der dækker det pågældende områdes mobilitetsbehov, bør der i princippet ikke indføres PSO'er på trafikflyvning. Undtagelsesvis kunne sådanne PSO'er imidlertid overvejes, især hvis togtjenesterne ikke tillader tilstrækkelige forbindelsesmuligheder til mellem- og langdistanceflyvninger (f.eks. utilstrækkelig forbindelse mellem banegården i det pågældende område og den lufthavn, der tilbyder mellem- og langdistanceflyvninger, eller mangel på alternative rejsemuligheder for at få forbindelse til fjerndestinationer, herunder indirekte flyvningsmuligheder). Vurderingen skal foretages fra sag til sag.

3.3.3. Eksisterende flybilletpriser og vilkår ⁽³²⁾

40. Nødvendigheden og tilstrækkeligheden af PSO'er, som krævet af forordningen, bør også vurderes ud fra de flybilletpriser og vilkår, der oplyses til brugerne. PSO'er kan omfatte krav til maksimumpriser, hvis det findes nødvendigt, fordi priserne ellers ville være alt for høje på baggrund af de økonomiske behov i det omhandlede område. En PSO, der er begrænset til en maksimumpris, kunne påtænkes i specifikke tilfælde. En stejl stigning i priser og et fald i passagertal på kort tid kan alt efter omstændighederne være et tegn på, at det er nødvendigt med et prisloft.

⁽²⁶⁾ Artikel 16, stk. 3, i forordning nr. 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Artikel 16, stk. 3, litra a), i forordning nr. 1008/2008.

⁽²⁸⁾ »Lufthavnen« henviser her til den lufthavn, der betjener et yderområde eller udviklingsområde på en medlemsstats område.

⁽²⁹⁾ Artikel 16, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1008/2008.

⁽³⁰⁾ I artikel 6, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11.2.2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91, fastlægges følgende kategorier for længden af flyvningen: indtil 1 500 km, 1 500-3 500 km og andre flyvninger (over 3 500 km). Disse afstande bruges ofte til at definere kort-, mellem- og langdistanceflyvninger.

⁽³¹⁾ Artikel 16, stk. 3, litra b), i forordning nr. 1008/2008.

⁽³²⁾ Artikel 16, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1008/2008.

3.3.4. Den samlede virkning af det eksisterende udbud af lufttransport ⁽³³⁾

41. Hvorvidt der er behov for PSO'er, vil i sidste ende afhænge af den samlede virkning af alle luftfartsselskaber, der driver eller agter at drive ruten. Hvis den eksisterende trafikflyvning allerede opfylder det omhandlede områdes mobilitetsbehov, er der ikke tale om et »markedssvigt«, som burde afhjælpes, og en PSO ville derfor ikke være nødvendig. Kommissionen er af den opfattelse, at en PSO angående passagerbefordring normalt ikke anses for berettiget på ruter med et kritisk antal passagerer (baseret på erfaring ville et sådant kritisk antal normalt være nået ved ca. 100 000 passagerer årligt), og hvor adskillige luftfartsselskaber driver ruter året rundt. Det er et generelt princip, at konsekvensanalysen af forpligtelserne for luftfartsselskaber, der allerede driver den pågældende rute, bør udføres med særlig agtpågivenhed, idet for omfangsrige forpligtelser (f.eks. krav om maksimumpriser, flyveplaner eller antal afgang) kan have den modsatte virkning og reducere udbuddet af trafikflyvning. Det bør bemærkes, at indførelsen af en PSO med det ene formål at sikre transport af gods og post også er muligt. I hver enkelt tilfælde skal det vurderes, hvordan ovennævnte faktorer spiller ind, også i kombination, når det er relevant.
42. Ved vurderingen af det eksisterende lufttransportudbud bør der også tages hensyn til indirekte trafikflyvning og andre nærliggende lufthavne. Det ville kræve en særlig solid begrundelse at indføre PSO'er på en rute til en bestemt lufthavn, hvis der allerede findes en indirekte forbindelse med en rimelig transfertid (f.eks. højst en time), eller hvis der allerede findes tilstrækkelige tjenesteydelser til en nærliggende lufthavn (f.eks. lufthavne, der betjener samme by eller område, herunder også lufthavne i nabomedlemsstater). Måden, hvorpå indenrigs- og udenrigstrafik er fordelt mellem disse lufthavne, kan spille en rolle i så henseende. Hvis en anden lufthavn, som er længere væk end 100 km, og/eller hvortil rejsetiden er over en time med offentlig transport, er det generelt rimeligt at sætte spørgsmålstegn ved, om de to lufthavne kan ses som alternativer. Men denne analyse skal altid udføres fra sag til sag, og der skal tages hensyn til de specifikke omstændigheder. Generelt vil en PSO lettere kunne begrundes i tilfælde, hvor der ikke findes tjenesteydelser til andre lufthavne i nærheden af den omhandlede lufthavn.

3.4. Forpligtelsestyper

43. PSO'er skal sikre opfyldelsen af fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, prisfastsættelse eller mindstekapacitet ⁽³⁴⁾.
44. På visse betingelser kan trafikflyvningens kontinuitet sikres ved at indføre kontinuitetsforpligtelser ⁽³⁵⁾ (se endvidere afsnit 3.5 nedenfor).
45. Regelmæssigheds- og kapacitetsforpligtelser omfatter primært fastsættelse af mindstekapacitet med hensyn til udbudte sæder og et mindsteantal afgang, der skal udbydes i en given periode. Disse forpligtelser kan variere alt efter afgangstidspunkter, ugedage, sæson osv. F.eks. kan en eller to daglige afgang anses for normalt i de fleste tilfælde, men der findes PSO'er, der kræver så lidt som en afgang om ugen. Medlemsstaterne kan udøve et vist skøn, når de træffer beslutning om disse elementer, men forpligtelserne skal være ikkediskriminerende og forholdsmæssige og opfylde kravene til nødvendighed og hensigtsmæssighed i henhold til artikel 16, stk. 3 (jf. afsnit 3.3 ovenfor).
46. Det kan også være en mulighed at indføre krav vedrørende de luftfartøjer, der skal benyttes, men de bør begrundes objektivt og overholde proportionalitetsprincippet, dvs. undgå unødige restriktioner i denne henseende og derfor være så generelle som muligt under omstændighederne (f.eks. turboprop- eller jetmotorer afhængigt af den befløjne distance, flyets evne til at lande under bestemte forhold osv.). Især bør disse krav ikke medføre en situation, hvor specifikke luftfartsselskaber reelt udelukkes på vilkårlig vis fra driften af de omhandlede ruter. I denne forstand bør der kun i undtagelsestilfælde stilles krav om et mindsteantal sæder i luftfartøjet, og det bør behørigt begrundes i omstændighederne ved driften og i henseende til de fastsatte mobilitetsmålsætninger ⁽³⁶⁾.
47. Indførelse af PSO'er drejer sig om at stille mindstekrav. En maksimal sædekapacitet kunne også overvejes, hvis dette er klart og objektivt begrundet i driftsmæssige begrænsninger i en af de lufthavne, der indgår i PSO-ruten. En betingelse om, at i det mindste nogle af besætningsmedlemmerne kan tale sproget i den omhandlede medlemsstat, er normalt acceptabel.

⁽³³⁾ Artikel 16, stk. 3, litra d), i forordning (EU) nr. 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Artikel 16, stk. 2, i forordning nr. 1008/2008.

⁽³⁶⁾ En daglig mindstekapacitet kunne også opfyldes ved at afvikle flere flyvninger med et mindre luftfartøj.

48. Det er også muligt at kræve anvendelse af en vis type luftfartøj — fly eller helikopter — til driften af PSO-ruten, afhængigt af de nærmere omstændigheder. Der kan stilles specifikke krav til typen af luftfartøj (f.eks. motor, maksimal startvægt og landingssystemudstyr), når dette er objektivt begrundet i driftsmæssige forhold (f.eks. krav om at bruge helikopter, hvis der ikke findes en start-/landingsbane). Desuden skal sådanne krav være ikkediskriminerende.
49. Med hensyn til priser kunne forpligtelserne primært omfatte fastsættelse af maksimumpriser eller prisskalaer for en del af eller samtlige de tilbudte tjenesteydelser. Disse skalaer kan definere priskategorier eller præferencepriser for visse kategorier af passagerer (f.eks. indbyggere eller studerende). Med hensyn til indbyggere kan en sådan præferencebehandling være objektivt begrundet i behovet for at lade denne personkategori deltage i medlemsstatens kulturelle, økonomiske og sociale liv. Andre forpligtelser med hensyn til priser er mulige, så længe de også er ikkediskriminerende og proportionale, og de opfylder kravene i afsnit 3.3 ovenfor ⁽³⁷⁾.
50. Sommetider kræves det ved en PSO, at der indgår et måltid eller et stykke bagage i den maksimumpris, passagererne skal betale. Begrundelsen for og forholdsmæssigheden ved et sådant krav skal vurderes fra sag til sag, men i princippet er sådanne betingelser ikke nødvendige elementer i en PSO. En undtagelse kunne være acceptabel i tilfælde af mellem- og langdistanceflyvninger, dvs. på over tre timer. I sådanne tilfælde ville det normalt forekomme berettiget at inkludere et måltid i maksimumprisen, men også transporten af bagage, idet sådanne flyvninger normalt også giver anledning til et længere ophold på destinationen. Imidlertid skal det bemærkes, at hvis (maksimum) prisen i et sådant tilfælde ikke omfatter et stykke bagage, kunne prisen fastsættes til et lavere niveau, og der kunne tilføjes en bestemmelse om, at luftfartsselskabet har lov at kræve et bestemt ekstra gebyr for bagagen.

3.5. Kontinuitetsforpligtelser

51. En PSO kan kræve, at luftfartsselskaberne garanterer, at de vil drive den omhandlede rute i et vist tidsrum. Dette er mest relevant for åbne PSO'er (dvs. uden enerettigheder), fordi der for begrænsede PSO'er normalt fastlægges en kontraktlig forpligtelse af denne type til gengæld for eksklusiviteten (og muligvis økonomisk kompensation). Sådanne kontinuitetsforpligtelser kan kun indføres i tilfælde, hvor andre transportformer ikke kan sikre ubrudt betjening med mindst to daglige afgang (38). Dette sikrer en tjeneste, der er tilgængelig året rundt. Kontinuitetsforpligtelser kan indføres på en af to måder.
52. Den ene måde er, at PSO'en kræver, at luftfartsselskaber, der beflyver ruten, giver et vist varsel, hvis de agter at indstille driften. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet bør varselstiden dog generelt ikke overstige seks måneder, hvilket er tilstrækkeligt til at gennemføre PSO-udbudsproceduren.
53. Den anden måde er, når driften af den omhandlede rute afdækker store sæsonudsving, at det kan være nyttigt at sikre en mindstebetjening i de perioder af året, hvor udbuddet af trafikflyvning er meget lavt. På visse ruter er luftfartsselskaberne tilbøjelige til at koncentrere den udbudte kapacitet i perioder med høj efterspørgsel og nedsætte kapaciteten betydeligt i andre perioder for at øge virksomhedens rentabilitet. Dette kunne føre til situationer, hvor udbuddet af trafikflyvning er ustabil og i sæsoner med lav efterspørgsel utilstrækkeligt til at opfylde mobilitetsbehovet i det omhandlede område. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet bør perioder med pålagte kontinuitetsforpligtelser normalt ikke overstige et år ⁽³⁹⁾.
54. Driftsperioderne med pålagte kontinuitetsforpligtelser bør ikke forveksles med den maksimale periode på fire eller fem år, hvor adgang til ruten kan være begrænset til et enkelt luftfartsselskab ⁽⁴⁰⁾.

3.6. Konsekvenser af indførelsen af PSO'er

55. En PSO, der er indført på en given rute, er gældende for alle EU-luftfartsselskaber tidligst fra datoen for offentliggørelsen af en bekendtgørelse i EU-Tidende eller fra en senere dato, som er specificeret deri ⁽⁴¹⁾. Det er i princippet den berørte medlemsstat, der i sin nationale lovgivning skal fastsætte, hvordan man vil sanktionere manglende overholdelse. Sanktioner, der er truffet bestemmelse om og indført i denne forbindelse, skal overholde principperne i EU-retten på det pågældende område, dvs. de skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

⁽³⁷⁾ F.eks. ville det være ude af proportioner at fastsætte præferencepriser for personer, der er født, men ikke længere bor i et bestemt område.

⁽³⁸⁾ Artikel 16, stk. 2, i forordning nr. 1008/2008.

⁽³⁹⁾ Kontinuitetsforpligtelsen kunne ledsages af en sanktion, men også den bør overholde proportionalitetsprincippet, og en for streng sanktion kunne virke afskrækkende på potentielle tilbudsgivere.

⁽⁴⁰⁾ Artikel 16, stk. 9, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Artikel 16, stk. 6, i forordning nr. 1008/2008.

56. En PSO bør ikke begrænse luftfartsselskabernes mulighed for at yde et højere serviceniveau med hensyn til kapacitet og hyppighed end det, der kræves i henhold til PSO'en⁽⁴²⁾. Mens de nationale myndigheder naturligvis kan overvåge den korrekte opfyldelse af PSO'en og overholdelsen af gældende lovgivning, bør de ikke blande sig i måden, markedet opfylder PSO-forpligtelserne på. F.eks. i tilfælde, hvor mere end ét selskab er interesseret i at drive en (åben) PSO-rute, bør nationale myndigheder ikke fordele hyppigheder eller kapacitet mellem de berørte luftfartsselskaber.
57. Når der er blevet indført en PSO, skal ethvert EU-luftfartsselskab til hver en tid have lov til at påbegynde ruteflyvning, der opfylder kravene i PSO'en⁽⁴³⁾, undtagen hvis der er givet eneret til et enkelt selskab (se endvidere kapitel 6 nedenfor).
58. Der skelnes mellem to typer forpligtelser:
- (1) forpligtelser, som pr. definition gælder for det enkelte luftfartsselskab individuelt. Det kan f.eks. være forpligtelser vedrørende et loft over flybilletpriser eller driftskontinuitet. Forpligtelser af denne type skal opfyldes af hvert enkelt luftfartsselskab til hver en tid.
 - (2) forpligtelser vedrørende en målsætning, der skal opfyldes af en række luftfartsselskaber i fællesskab, hvor hvert selskab bidrager til opfyldelsen af denne (overordnede) målsætning for ruten. Dette er typisk tilfældet med forpligtelser med mindstekrav til hyppighed eller sædekapaцитet. Kommissionen har bekræftet dette i sin beslutning af 23. april 2007 om Sardinien⁽⁴⁴⁾ (punkt 51): »[...] er luftfartsselskaberne således ikke forpligtet til hver for sig at sikre det pågældende hyppigheds- eller kapacitetsniveau, da luftfartsselskaberne tilsammen kan sikre den fastsatte mindstedrift.« Det siger sig selv, at dette ikke berører de gældende konkurrenceregler (især artikel 101 og 102 i TEUF). Situationer, hvor PSO'erne opfyldes af bidragene fra flere luftfartsselskaber, kræver typisk en tilsvarende tilpasning af forpligtelserne (se kapitel 5 nedenfor).
59. Eftersom artikel 15, stk. 4, i forordningen tillader drift efter code share-aftaler og ikke udelukker PSO'er, er sådanne aftaler i dette tilfælde i princippet mulige. I alle andre tilfælde er dette betinget af overholdelsen af konkurrencereglerne. Det samme gælder bonusprogrammer (Frequent Flyer-programmer).
60. Medmindre andet er anført, og med forbehold af behovet for regelmæssig revurdering som nævnt i kapitel 5 nedenfor, behøver PSO'erne ikke være tidsmæssigt begrænset. Imidlertid skal PSO'en anses for at være bortfaldet, hvis der ikke er foretaget ruteflyvning i en periode på 12 måneder⁽⁴⁵⁾.

4. PROCEDURER FOR INDFØRELSE AF PSO'ER

61. Før indførelsen af en PSO bør medlemsstaten høre de øvrige berørte medlemsstater (især i tilfælde af en PSO på en rute til en anden medlemsstat, eller når en medlemsstat har en lufthavn i grænseregionen tæt ved den lufthavn, der er udset til at indgå i PSO-ruten). Den bør informere Kommissionen⁽⁴⁶⁾, de berørte lufthavne og de luftfartsselskaber, der i øjeblikket beflyver den omhandlede rute. Til dette formål bør medlemsstaten fremsende udkastet til retsakten vedrørende den påtænkte PSO til disse parter og give dem en tilstrækkelig frist til eventuelt at svare. Kontakten til Kommissionen bør foregå via Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (herefter benævnt »GD MOVE«). Dette kan gøres mest effektivt ved at fremsende en e-mail til den særlige e-mailadresse til PSO-spørgsmål: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Når en regional eller lokal myndighed agter at indføre en PSO, tilskynder Kommissionen den til at inddrage den berørte medlemsstats faste repræsentation eller centrale forvaltning i den her beskrevne kommunikationsproces, i overensstemmelse med de gældende krav i national lovgivning, for at sikre en tilstrækkelig koordinering.

⁽⁴²⁾ Dette berører ikke kravet i henhold til artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008 om, at en PSO skal være nødvendig for opfyldelsen af målsætningerne. Selv om et højere serviceniveau sommetider kan rejse tvivl om denne nødvendighed, afhænger bedømmelsen heraf af de givne omstændigheder i hvert enkelt tilfælde. Navnlig er det måske ikke en afgørende faktor, hvis det højere serviceniveau sammenlignet med det, der kræves i henhold til PSO'en, kun udbydes i korte perioder eller på anden vis usystematisk.

⁽⁴³⁾ Artikel 16, stk. 8, i forordning nr. 1008/2008. Dette gælder tydeligvis også selskaber, der drev ruten tidligere.

⁽⁴⁴⁾ C(2007) 1712 final af 23.4.2007. Beslutningen vedrører en ordning, der var indført i henhold til forordning nr. 2408/92, som var forgænger til forordning nr. 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Artikel 16, stk. 11, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008.

62. Kommissionens tjenestegrene er til tjeneste med uformel rådgivning og bør kontaktes på et meget tidligt tidspunkt i forberedelsen til PSO'en. Drøftelserne kan vedrøre fortolkningen af forordningen, procedurerne og mulige løsningsmuligheder på specifikke situationer. Tidlige kontakter giver også mulighed for at fremskynde procedurerne, idet potentielle problemer vil være løst på forhånd. Uformelle kontakter kan endelig bidrage til at hindre visse problemer i at opstå senere, f.eks. klager fra de berørte parter.

4.1. Offentliggørelse af bekendtgørelser i EU-Tidende

63. Ifølge første afsnit i artikel 16, stk. 4, i forordning nr. 1008/2008 skal medlemsstater, der ønsker at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste, meddele Kommissionen teksten vedrørende den planlagte indførelse⁽⁴⁷⁾. Det er herfter Kommissionens opgave at offentliggøre den bekendtgørelse, der henvises til i andet afsnit af denne bestemmelse. Af hensyn til effektiv og hurtig håndtering er det tilrådeligt, at medlemsstaterne udarbejder et udkast til denne bekendtgørelse og fremsender det til Kommissionen (på et af de officielle EU-sprog). Et sådant udkast skal også sendes med e-mail til den særlige e-mailadresse som nævnt ovenfor⁽⁴⁸⁾ (i elektronisk format i et af de sædvanlige tekstbehandlingssystemer). Udkastet skal indeholde de oplysninger, der er beskrevet i artikel 16, stk. 4, litra a)-c), i forordningen⁽⁴⁹⁾. Formålet med offentliggørelsen er at gøre alle interesserede parter bekendt med den påtænkte PSO og give dem mulighed for at indhente yderligere oplysninger, navnlig de præcise betingelser. Kommissionen har udarbejdet skabeloner, som findes på webstedet CircaBC, som er tilgængeligt for relevante nationale forvaltninger. Der kan også rekvireres kopier af skabelonen direkte hos Kommissionen.
64. For at sikre fuld gennemsigtighed vil GD MOVE offentliggøre de fremsendte bekendtgørelser på sit websted⁽⁵⁰⁾, i sit nyhedsbrev og i den særlige nyhedsgruppe på CircaBC.
65. Med hensyn til ruter, hvor det samlede antal passagerer, der forventes at benytte trafikflyvningen, er under 10 000 om året, giver forordningen medlemsstaterne valget mellem at bede Kommissionen om at offentliggøre en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* og selv at offentliggøre den i landets eget statstidende⁽⁵¹⁾. Det skal bemærkes, at artikel 16, stk. 5, i forordningen kun udgør en undtagelse fra stk. 4 om offentliggørelseskravet. Alle de øvrige krav i artikel 16, især kravet om konsultationer og orientering af Kommissionen, andre medlemsstater og de berørte lufthavne og luftfartsselskaber, gælder også for ruter med under 10 000 forventede passagerer årligt.
66. Datoen for en PSO's ikrafttræden må ikke ligge før datoen for offentliggørelsen af bekendtgørelsen⁽⁵²⁾. Offentliggørelsen af en sådan bekendtgørelse i det nationale statstidende i overensstemmelse med artikel 16, stk. 5, bør ikke ske tidligere end offentliggørelsen i EU-Tidende, hvis medlemsstaten ønsker offentliggørelse i begge.
67. Med hensyn til at informere markedet om påtænkte ændringer af betingelserne for allerede indførte PSO'er mener Kommissionen, at de samme procedurer bør finde anvendelse på ændringer af eksisterende PSO'er af grundlæggende de samme årsager, der gør sig gældende for den oprindelige offentliggørelse, som artikel 16, stk. 4 og 5, direkte henviser til. Af åbenhedshensyn betyder dette, at samtlige ændringer af betingelser for indførte PSO'er bør nævnes. I tilfælde hvor en medlemsstat kommer til den konklusion, at PSO'en ikke længere er nødvendig, kan den bede Kommissionen om at offentliggøre en bekendtgørelse i EU-Tidende om PSO'ens bortfald, således at markedet orienteres om, at ruten atter bliver fri. Alternativt kan den selv offentliggøre en sådan bekendtgørelse i sit nationale statstidende, hvis bekendtgørelsen om indførelsen af PSO'en kun blev offentliggjort der.

5. BEHOVET FOR REGELMÆSSIG REVURDERING AF PSO'ER

68. Vurderingen af PSO'ernes nødvendighed og proportionalitet (se afsnit 3.3 ovenfor) bør ikke kun foretages én gang. I stedet bør PSO'erne revurderes regelmæssigt, og som minimum når der sker væsentlige ændringer i en af de

⁽⁴⁷⁾ Samt til de øvrige berørte medlemsstater, lufthavne og luftfartsselskaber, der beflyver den omhandlede rute.

⁽⁴⁸⁾ GD MOVE anmoder om offentliggørelsen via Kommissionens generalsekretariat. Medlemsstaterne bør ikke kontakte EU's publikationskontor direkte.

⁽⁴⁹⁾ Udkastet til bekendtgørelse kan omfatte PSO'er på flere ruter.

⁽⁵⁰⁾ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/pso_en.htm

⁽⁵¹⁾ Artikel 16, stk. 5, i forordning nr. 1008/2008. For ruter med over 10 000 passagerer skal bekendtgørelsen som minimum offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, men medlemsstaterne kan stadig også bruge deres eget statstidende til at tiltrække maksimal opmærksomhed om udbuddet.

⁽⁵²⁾ Artikel 16, stk. 6, i forordning nr. 1008/2008.

relevante vurderingsfaktorer, f.eks. antallet af tjenestudøvere. PSO'erne er en reaktion på et specifikt markedssvigt og bør derfor udvikle sig i takt med markedet. En revurdering kan føre til ændring eller endda ophævelse af den pågældende PSO. For at sikre, at forpligtelserne overholdes til hver en tid af luftfartsselskaberne, der driver PSO-ruterne, er det god praksis at foretage en gennemgang af deres præstationer mindst en gang årligt.

69. For at sikre, at situationer, der opstår som følge af anvendelsen af de situationer, der er beskrevet i punkt 58, stk. 2, ovenfor, ikke fører til forskelsbehandling af luftfartsselskaberne, hver gang et nyt selskab påbegynder eller står for at påbegynde drift på ruten, bør det kapacitets- og hyppighedsniveau, der er fastsat i PSO'en for hvert selskab, justeres, så den samlede tilbudte kapacitet og hyppighed på hver rute ikke overstiger det, der er strengt nødvendigt for at yde en tilstrækkelig service.

6. EKSKLUSIVE KONCESSIONSKONTRAKTER OM TJENESTEYDELSER

70. I overensstemmelse med principperne for det indre marked skal forordning nr. 1008/2008 sikre, at der i forbindelse med en PSO foregår konkurrence i videst muligt omfang, og at enhver undtagelse til dette princip er begrænset til, hvad der er nødvendigt for at opfylde den berettigede forbindelsesmålsætning. Denne ordning burde også give væsentlige besparelser på det offentlige budget for den berørte medlemsstat og de lokale/regionale myndigheder og stadig sikre tilstrækkelige forbindelsesmuligheder.
71. Konkret tillader artikel 16, stk. 9, i forordningen, at adgangen til ruteflyvninger på PSO-ruten kan begrænses til blot et enkelt EU-luftfartsselskab, hvis intet EU-luftfartsselskab har påbegyndt eller kan bevise, at det står for at påbegynde bæredygtig ruteflyvning på den pågældende rute. I denne forbindelse bør der fremlægges solid og troværdig dokumentation for, at luftfartsselskabet står for at påbegynde bæredygtige flyvninger svarende til PSO'en, hvilket betyder, at luftfartsselskabet vil skulle forpligte sig til at levere denne tjeneste i en vis periode specificeret i PSO-betingelserne inden for en klar og afgrænset tidsramme og acceptere muligheden for at blive pålagt sanktioner, hvis det ikke opfylder sin forpligtelse. Begrænsningen af PSO-ordningen til et enkelt luftfartsselskab kan eventuelt kombineres med en økonomisk kompensation som specificeret i forordningen ⁽⁵³⁾.

6.1. Pligt til at afholde offentligt udbud

72. Eneretten til at drive ruten skal sendes i offentligt udbud i overensstemmelse med procedurerne i forordning nr. 1008/2008. Gennemsigtighed i udbuddet sikres atter ved offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽⁵⁴⁾.
73. Hvis et luftfartsselskab før eller under udbudsproceduren påbegynder ruteflyvning i henhold til PSO'en eller beviser, at det står for at påbegynde bæredygtige flyvninger ⁽⁵⁵⁾ (men uden at kræve eneret eller kompensation), skal udbudsproceduren aflyses, og adgangen til ruten bør forblive åben for konkurrence ⁽⁵⁶⁾. Den nøjagtige frist for et luftfartsselskabs påbegyndelse eller bevis for planen om påbegyndelse af driften bør ikke ligge før datoen for indgåelsen af kontrakten med det udvalgte luftfartsselskab. Indgåelsen af kontrakten indebærer konkrete gensidige forpligtelser for parterne, hvilket udgør »adgangsbegrænsningen« i henhold til artikel 16, stk. 9, i forordningen. Imidlertid kan medlemsstaten også udsætte denne frist yderligere, f.eks. indtil driften er påbegyndt af det luftfartsselskab, der vandt udbuddet.
74. Hvis udbuddet vedrører en rute, hvortil adgangen allerede er begrænset til et enkelt luftfartsselskab i overensstemmelse med forordningens artikel 16, stk. 9, bestemmes det i artikel 17, stk. 4, at bekendtgørelsen skal offentliggøres seks måneder inden indledningen på den nye kontraktperiode. Det centrale formål med denne forudgående bekendtgørelse er at give luftfartsselskaber, der er interesserede i at drive ruten uden kompensation, chancen for i overensstemmelse med kriterierne i artikel 16, stk. 9, at foregribe en ny begrænsning til et enkelt luftfartsselskab udvalgt i henhold til forordningens artikel 16, stk. 9-12, og artikel 17 (se punktet ovenfor).

⁽⁵³⁾ Artikel 17, stk. 8, i forordning nr. 1008/2008. Se endvidere kapitel 8 nedenfor. I praksis har alle begrænsede PSO'er i EU hidtil været drevet med økonomisk kompensation.

⁽⁵⁴⁾ Artikel 17, stk. 4, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ Se artikel 16, stk. 9, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ Se også punkt 71 ovenfor.

6.2. Berettigelse til at afgive et tilbud

75. I overensstemmelse med forordningens artikel 16, stk. 9, kan kun EU-luftfartsselskaber eller selskaber, der ligestilles med dem ifølge EU-retten, opnå eneret til at drive en PSO-rute. Således berettigede er luftfartsselskaber med en gyldig driftslicens udstedt af de kompetente myndigheder i en medlemsstat eller et tredjeland, som ordningen i forordning nr. 1008/2008 finder anvendelse på (f.eks. Norge og Island)⁽⁵⁷⁾. Men i det følgende vil der blot blive henvist til »luftfartsselskaber« eller »EU-luftfartsselskaber«.
76. Forordningen hindrer ikke en gruppe af luftfartsselskaber i at afgive et fælles tilbud, men i tilbuddet skal EU-luftfartsselskabet specificere selskabet eller selskaberne (konsortiet), som vil skulle drive PSO-flyvningerne ifølge udbudsbetingelserne, så de nationale myndigheder kan kontrollere, at alle involverede luftfartsselskaber opfylder de formelle krav. Selv om udlicitering ikke er forbudt i forordningen, er det i princippet op til medlemsstaten at specificere, om den tillader udlicitering eller ikke, og på hvilke vilkår, forudsat at forordningen og EU-retten generelt overholdes. Under alle omstændigheder skal underleverandøren også være et EU-luftfartsselskab.
77. En given PSO kan kun drives, hvis selskabets driftslicens og air operator certificate (AOC) opfylder kravene i den pågældende PSO. Navnlig må et luftfartsselskab med en såkaldt B-licens, der reguleres af artikel 5, stk. 3, i forordningen, ikke benytte andre luftfartøjer end den type, der er omfattet af en sådan licens (og af den AOC, der er udstedt til selskabet). Disse krav gælder det eller de luftfartsselskaber, som vil levere PSO-ydelsen.

6.3. Udvalgelseskriterier

78. 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⁽⁵⁸⁾. Medlemsstaterne kan i princippet selv bestemme vægten af udvælgelseskriterierne, f.eks. kan de tillægge kompensationsniveauet 70 % betydning og kvaliteten 30 %⁽⁵⁹⁾. I Kommissionens øjne er der normalt intet, der forhindrer dem i at fastsætte en maksimumgrænse for det samlede kompensationsbeløb, der skal betales. Det er imidlertid især vigtigt, at alle sådanne kriterier fastlægges på forhånd i udbudsmaterialet på en klar, objektiv og gennemsigtig måde.

6.4. Konsekvenser af at tildele enerettigheder til at drive ruten

79. I perioden med eksklusivitet vil adgangen til den omhandlede rute blive nægtet ethvert andet luftfartsselskab end det, der vandt udbuddet. Varigheden af eneretten til at drive ruten må ikke overstige fire år. Dog kan denne periode vare op til fem år i tilfælde af, at der indføres en PSO på en rute til en lufthavn i en region i den yderste periferi som omhandlet i artikel 349 og 355, stk. 1, i TEUF⁽⁶⁰⁾. Hvis den oprindelige kontrakt er indgået for en kortere periode end den maksimale, der er fastsat i forordning nr. 1008/2008 (dvs. fire eller fem år)⁽⁶¹⁾, kan den fornys indtil det gældende maksimum, såfremt denne mulighed udtrykkeligt og åbent er nævnt i udbudsmaterialet og kontrakten. Hvis kontrakten gælder maksimumperioden fra starten, skal der afholdes et nyt udbud, hvis medlemsstaten mener, at omstændighederne, der berettiger dette, stadig gør sig gældende, da det ifølge artikel 16, stk. 9, i forordningen er nødvendigt at gennemgå situationen. Vedrører udbuddet en rute, hvor adgangen allerede er begrænset til ét luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 16, stk. 9, i forordningen, offentliggøres udbuddet i henhold til artikel 17, stk. 4, mindst seks måneder inden den nye koncession påbegyndes, for at det kan vurderes, om der fortsat er behov for at begrænse adgangen. Det er ikke muligt at forny kontrakten ud over de nævnte maksimumperioder, da der skal foretages regelmæssig gennemgang, og fornyelsen ville lukke markedet for nye deltagere i en alt for lang periode.

⁽⁵⁷⁾ Se artikel 2, stk. 11, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Artikel 17, stk. 7, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Blandt kvalitetsaspekterne kunne nævnes erfaring med PSO-drift, vedligeholdelse af luftfartøjer og backup-ordninger, flyveplanernes egnethed og varigheden af ophold på destinationen på en endagstur, udvalg af interlining-muligheder, gennemsnitlige flybilletpriser, salgsorganisation og reklame, salgsfremme og selskabets finansielle robusthed. F.eks. kunne markedsføringen af en rute være meget vigtig for at sikre rutens succes fra begyndelsen og den langsigtede rentabilitet for at udvikle en rute med det slutmål at reducere og til sidst afskaffe subsidier.

⁽⁶⁰⁾ Artikel 16, stk. 9, i forordning nr. 1008/2008 — de omhandlede regioner er Guadeloupe, Fransk Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer.

⁽⁶¹⁾ Artikel 17, stk. 9, i forordning nr. 1008/2008.

80. Kravet om proportionalitet indebærer, at eneretten bør begrænses til de tjenesteydelser, der er omfattet af PSO'erne. Hvis f.eks. PSO'en kun vedrører vintersæsonen, bør adgangen til ruten være fri i sommersæsonen. PSO'en og opfordringen til at afgive bud bør tydeligt nævne de perioder og tjenesteydelser, de gælder. Denne information er da også afgørende for de luftfartsselskaber, der reagerer på udbuddet, da omfanget af enerettighederne normalt har stor indvirkning på betingelserne i deres tilbud.
81. Begrænsningen til et enkelt luftfartsselskab bør ikke hindre dette selskab i at indgå code share-aftaler med andre luftfartsselskaber, såfremt konkurrencereglerne overholdes. Som nævnt ovenfor⁽⁶²⁾ gælder tilladelsen i artikel 15, stk. 4, i forordningen til at drive virksomhed i henhold til code share-aftaler også PSO-ruter, og forordningen indeholder heller ingen udelukkelse, hvis adgangen til en sådan rute er begrænset i henhold til artikel 16, stk. 9 ff., i forordningen.
82. Medmindre andet er angivet i udbudsmaterialet, er der intet i forordningen til hinder for, at EU-luftfartsselskabet, der har eneret, udliticerer dele af eller hele trafikflyvningen til et andet EU-luftfartsselskab. Men ansvaret for at opfylde kontrakten beror fortsat hos det luftfartsselskab, der vandt udbuddet.
83. Artikel 16, stk. 9, er en undtagelse til princippet i stk. 8 om, at ethvert luftfartsselskab på ethvert givet tidspunkt kan påbegynde levering af de tjenesteydelser, der er defineret i en PSO. Hvis der er givet eneret til et enkelt luftfartsselskab på en definitiv måde i overensstemmelse med national lovgivning og udbudsbetingelserne, finder dette princip ikke længere anvendelse.

6.5. Revurdering af PSO'erne og eneretten ved udløbet af hver koncessionsperiode

84. Som tidligere beskrevet bør medlemsstaterne regelmæssigt vurdere nødvendigheden og tilstrækkeligheden af PSO'en. Især i tilfælde af begrænsede (eksklusive) PSO'er skal situationen revurderes ved udløbet af koncessionsperioden⁽⁶³⁾, og den fortsatte nødvendighed af den begrænsede adgang skal vurderes, før en ny koncession indledes⁽⁶⁴⁾. Målet er generelt i løbet af de seks måneder inden indledningen af en ny koncession at vurdere, hvorvidt de omstændigheder, som det tidligere udbud byggede på, fortsat gør sig gældende. Vurderingen vil typisk omfatte erfaring fra den seneste koncessionsperiode, især i henseende til den iagttagne efterspørgsel, og hvorvidt der kunne sikres et tilstrækkeligt udbud af trafikflyvning uden enerettigheder og/eller med en ændret, mindre restriktiv PSO eller endda helt uden PSO.
85. Perioden på seks måneder er ikke den periode, som Kommissionen maksimalt har til at »godkende« den påtænkte PSO. Forordningen indeholder ikke nogen bestemmelser om en sådan godkendelse, og perioden er beregnet til andre formål. Navnlige er den nødvendig for at lade andre luftfartsselskaber fremsætte forslag til at beflyve PSO-ruten uden eneret eller kompensation, hvilket kunne bevise, at der ikke længere var brug for begrænset adgang. I modsat fald kunne det være tegn på, at der fortsat er behov for begrænset adgang. Under alle omstændigheder er det op til medlemsstaterne først at foretage en vurdering af behovet for begrænset adgang, med forbehold af Kommissionens gennemgang i henhold til EU-retten.

6.6. Særligt tilfælde: gruppering af ruter, der skal i udbud

86. I princippet bør medlemsstaterne sende hver enkelt rute i offentligt udbud. Imidlertid giver forordningen medlemsstaterne mulighed for at afholde et offentligt udbud for en gruppe af PSO-ruter, men kun hvis det er begrundet i hensynet til driftsmæssig effektivitet⁽⁶⁵⁾. I praksis betyder dette at give et enkelt luftfartsselskab eneret til en gruppe af PSO-ruter.
87. En sådan gruppering af PSO-ruter kan være berettiget, især når flere ruter med ringe trafik medfører store driftsmæssige vanskeligheder (f.eks. ruter til/inden for en isoleret øgruppe eller fjerne og sparsomt befolkede egne).

⁽⁶²⁾ Punkt 59.

⁽⁶³⁾ Artikel 16, stk. 9, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Artikel 17, stk. 4, i forordning nr. 1008/2008. Indledningen af den nye koncession sker tidligst dagen efter udløbet af den eksisterende koncession, men det kan også ske på en senere dato.

⁽⁶⁵⁾ Artikel 16, stk. 10, i forordning nr. 1008/2008. Som eksempel på grupper af ruter, der er sendt i udbud, kan nævnes 14 PSO-ruter i øgruppen Azorerne, fire PSO-ruter på Shetlandsøerne, seks PSO-ruter på Orkneyøerne, fire PSO-ruter på De Kanariske Øer og fire PSO-ruter, der forbinder de italienske øer Lampedusa og Pantelleria med tre byer på Sicilien.

88. Årsagerne til grupperingen skal være af driftsmæssig karakter (f.eks. nødvendigheden af en operationel base i et fjernliggende område). Grupperingen har måske ikke som primært formål at nedbringe virkningen for medlemsstatens budget. I den forstand er grupperingen af rentable og urentable ruter uden driftsmæssige lighedspunkter ikke mulig.
89. Grupperingen af ruter med henblik på udbud som beskrevet her bør ikke forveksles med sammenknytning af ruter, når der indføres PSO'er. Som forklaret i punkt 28 ovenfor må adgangen til en bestemt rute ikke gøres betinget af driften af andre ruter. Ligeledes kan det være, at visse ruter ikke er berettiget til at blive grupperet til et udbud, men de kan ikke desto mindre sendes samlet i udbud, hvis dette er begrundet i hensynet til administrativ effektivitet⁽⁶⁶⁾.

7. PROCEDURER FOR OFFENTLIGE UDBUD

90. I forordningen bestemmes det, for så vidt angår fasen forud for offentliggørelsen i henhold til artikel 17, stk. 4⁽⁶⁷⁾, at 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⁽⁶⁸⁾. Af hensyn til effektiv og hurtig håndtering bør medlemsstaterne også (på et af de officielle EU-sprog) sende Kommissionen (pr. e-mail til førnævnte særlige e-mailadresse)⁽⁶⁹⁾ et udkast til bekendtgørelse af udbuddet (i elektronisk format i et af de sædvanlige tekstbehandlingsystemer) til offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* på alle EU-sprog. Udkastet til bekendtgørelse skal indeholde de oplysninger, der er beskrevet i artikel 17, stk. 5, i forordningen. Kommissionen har udarbejdet skabeloner, der er tilgængelige på CircaBC og kan rekvireres hos Kommissionen. Medlemsstaterne tilskyndes også til at fremsende de påtænkte kontraktvilkår og eventuelle andre dokumenter, der vedrører punkter nævnt i artikel 17, stk. 3, i forordning nr. 1008/2008.
91. Ifølge artikel 17, stk. 6, i forordning nr. 1008/2008 udleverer den berørte medlemsstat hurtigst muligt og gratis eventuelle relevante oplysninger og dokumenter, som parter, der er interesseret i det offentlige udbud, anmoder om. Selv om der ikke er pligt til at levere udbudsmaterialet til interesserede parter på andre sprog end det officielle i den berørte medlemsstat, kan dette måske tiltrække mere potentielle tilbudsgivere.
92. Udbudsmaterialet og den efterfølgende kontrakt bør som minimum dække de punkter, der er nævnt i artikel 17, stk. 3, i forordningen. Det nøjagtige format og indhold af disse dokumenter skal de kompetente myndigheder i medlemsstaterne selv træffe beslutning om, og Kommissionen har ikke skabeloner til disse.
93. Medlemsstaten kan afholde et enkelt udbud, der dækker forskellige ruter, af hensyn til administrativ effektivitet⁽⁷⁰⁾. Dette kan medføre, at flere forskellige luftfartsselskaber driver de forskellige berørte ruter, da det ikke indebærer, at tilbuddene kun må afgives for samtlige ruter.
94. Fristen for afgivelse af tilbud må ikke være kortere end to måneder efter dagen for offentliggørelsen af bekendtgørelsen⁽⁷¹⁾. Datoen for indledningen af eneretsperioden skal nævnes i udbudsmaterialet. Denne dato vil sædvanligvis også svare til startdatoen for kontrakten med det valgte luftfartsselskab, men kontrakten kan også indledes senere. Kontrakten og driften i henhold hertil må ikke starte tidligere end den for eneretsperioden angivne start.
95. Vedrører udbuddet en rute, hvor adgangen allerede er begrænset til ét luftfartsselskab, offentliggøres udbuddet i henhold til artikel 17, stk. 4, i forordningen, mindst seks måneder inden den nye koncession påbegyndes. Som det fremgår af bestemmelsen, er denne minimumsperiode beregnet til at sikre, at den fortsatte nødvendighed af den begrænsede adgang vurderes korrekt⁽⁷²⁾. Det er også muligt at offentliggøre en bekendtgørelse om genåbning af ruten, når en kontrakt med indehaveren af eneretten udløber, og ruten atter bliver en åben PSO-rute. Men et nyt udbud i overensstemmelse med forordningen gør det også muligt for luftfartsselskaberne at blive orienteret og tilkendegive deres vilje til at drive ruten uden eneret og uden kompensation.

⁽⁶⁶⁾ Artikel 16, stk. 10, i forordning nr. 1008/2008. Se punkt 94 nedenfor.

⁽⁶⁷⁾ Se punkt 72 ovenfor.

⁽⁶⁸⁾ Artikel 17, stk. 2, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ GD MOVE anmoder om offentliggørelsen via Kommissionens generalsekretariat. Medlemsstaterne bør ikke kontakte EU's publikationskontor direkte. Også disse bekendtgørelser vil blive offentliggjort på GD MOVE's websted, i dets nyhedsbrev og i den særlige nyhedsgruppe på CircaBC.

⁽⁷⁰⁾ Artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Artikel 17, stk. 4, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Artikel 17, stk. 4, i forordning nr. 1008/2008.

96. Medlemsstaten skal straks informere Kommissionen om resultaterne af udbuddet⁽⁷³⁾. Der findes for nuværende ikke nogen skabelon til dette formål. Kommissionen kan anmode medlemsstaten om inden en måned at fremsende alle relevante dokumenter vedrørende udvælgelsen af et luftfartsselskab til PSO'en⁽⁷⁴⁾.

8. KOMPENSATION OG FORBINDELSEN TIL STATSSTØTTEREGLERNE

8.1. Mulighed for og omfang af kompensation

97. Udbudsproceduren skal give et enkelt luftfartsselskab enerettigheder til at drive PSO-ruten. Ifølge artikel 17, stk. 8, i forordningen kan den berørte medlemsstat yde luftfartsselskabet, der har vundet udbuddet, kompensation for at opfylde de standarder, der kræves ifølge PSO'en. Selv om luftfartsselskabet tilbyder at drive ruten uden kompensation, kan enerettighederne kun overdrages ved et offentligt udbud⁽⁷⁵⁾.
98. Kompensationen må ikke overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af nettoomkostningerne ved at opfylde den enkelte PSO under hensyntagen til luftfartsselskabets indtægter herved samt en rimelig fortjeneste⁽⁷⁶⁾. Udtrykket »rimelig fortjeneste« er ikke blevet defineret i forordning nr. 1008/2008. I forbindelse med tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse defineres dette udtryk i artikel 5, stk. 5, i Kommissionens afgørelse 2012/21/EU⁽⁷⁷⁾ (herefter benævnt »SGEI-afgørelsen«) som den forrentning af kapitalen, som en gennemsnitsvirksomhed vil betinge sig, hvis den skal udføre en given tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i hele overdragelsesperioden, og som tager hensyn til virksomhedens risiko. I artikel 5, stk. 7, i afgørelsen bestemmes følgende: »Hvis det ikke er forbundet med en betydelig forretningsmæssig eller kontraktlig risiko at udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, især hvis nettoomkostningerne ved udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse stort set efterfølgende bliver fuldt dækket, må en rimelig fortjeneste ikke overstige den relevante swaprente med tillæg af 100 basispoint.«⁽⁷⁸⁾ Det forekommer rimeligt at anvende disse principper analogt på PSO'er i forbindelse med lufttransport i henhold til forordningen. Hvis fortjenesten overstiger det rimelige niveau, kan kompensationen også give anledning til problemer med overholdelsen af statsstøtterejerne.
99. Kompensationsbeløbet, der udbetales til luftfartsselskabet, bør beregnes på grundlag af effektive, faktiske omkostninger og indtægter ved driften af ruten som registreret af luftfartsselskabet. For at disse kan være gennemsigtige og kunne kontrolleres, skal luftfartsselskabet føre et tilstrækkeligt detaljeret regnskab til, at det kan beregnes, hvad omkostninger og indtægter er ved driften af den specifikke PSO-rute. Under alle omstændigheder er kompensationen begrænset til det beløb, luftfartsselskabet har angivet i sit tilbud.

8.2. Forbindelsen til statsstøtterejerne

100. For det første må det erindres, at statsstøttevurderingen foretages uafhængigt af vurderingen af bestemmelser i forordning nr. 1008/2008. Hvis kravene i forordning nr. 1008/2008 ikke er opfyldt, f.eks. i henseende til definitionen af PSO'en, og hvis der er knyttet en økonomisk kompensation til en sådan PSO, kan statsstøtterejernes krav imidlertid heller ikke opfyldes. Selv om de relevante tjenestegrene under Kommissionen arbejder tæt sammen om at vurdere PSO-ordninger, er det vigtigt at understrege, at statsstøtteanmeldelserne, når disse er påkrævet⁽⁷⁹⁾, holdes adskilt fra underretningen af Kommissionen om en PSO-ordning. På administrativt plan behandles PSObekendtgørelsen af GD MOVE, mens enhver nødvendig statsstøtteanmeldelse behandles af Kommissionens Generaldirektorat for Konkurrence (»GD COMP«). Begge regelsæt og proceduresystemer skal overholdes, og det er muligt at klage til Kommissionen vedrørende begge.

⁽⁷³⁾ Artikel 17, stk. 9, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Artikel 17, stk. 10, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Artikel 16, stk. 10, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Artikel 17, stk. 8, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Kommissionens afgørelse af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3).

⁽⁷⁸⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html

⁽⁷⁹⁾ Det bør erindres, at hvis Altmark-kriterierne (se fodnote 83) eller bestemmelserne i SGEI-afgørelsen (se fodnote 85) er opfyldt, er en sådan anmeldelse ikke nødvendig.

8.2.1. Offentligt tilskud som kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste

101. Forordningen gælder på samme måde, uanset om der ydes kompensation eller ej. Men når der ydes kompensation for PSO'er, skal dette ske i overensstemmelse med traktatens statsstøtteregele (artikel 107-109 i TEUF), sådan som disse fortolkes af EU-Domstolen, og med de regler, der er fastlagt i Kommissionens instrumenter vedrørende statsstøtte til tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (SGEI). Disse instrumenter er:
- a) en meddelelse⁽⁸⁰⁾, som præciserer de kernebegreber, der understøtter anvendelsen af statsstøtteregele på kompensation for offentlig tjeneste, og de betingelser (de såkaldte Altmark-kriterier⁽⁸¹⁾), se nedenfor i næste punkt), ifølge hvilke kompensation for offentlig tjeneste ikke udgør statsstøtte
 - b) Kommissionens forordning (EU) nr. 360/2012 om de minimis-støtte til tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (herefter benævnt »forordning nr. 360/2012«)⁽⁸²⁾, ifølge hvilken kompensation for offentlig tjeneste til et beløb på ikke over 500 000 EUR over en hvilken som helst periode på tre regnskabsår ikke anses for statsstøtte, såfremt betingelserne i forordningen er opfyldt
 - c) SGEI-afgørelsen, hvori fastlægges de betingelser, på hvilke statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste er forenelig med det indre marked og fritaget for kravet om anmeldelse; denne afgørelse omfatter kompensation for PSO, som udbetales til luftfartsselskaber for flyforbindelser til øer, hvor den gennemsnitlige årlige trafik ikke overstiger 300 000 passagerer, og som overholder forordning nr. 1008/2008
 - d) en meddelelse om rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste⁽⁸³⁾ (herefter benævnt »SGEI-rammen«), hvori fastlægges de betingelser, på hvilke Kommissionen kan erklære en kompensation forenelig med artikel 106, stk. 2, i TEUF og fritaget for kravet om anmeldelse⁽⁸⁴⁾
 - e) en vejledning fra Kommissionen i anvendelsen af EU's regler om statsstøtte, offentlige indkøb og indre marked på tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, især sociale tjenesteydelser af almen interesse⁽⁸⁵⁾, med det formål at give yderligere vejledning i anvendelsen af reglerne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.

8.2.2. Altmark-kriterierne

102. I sin dom i Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (»Altmark«) statuerede EF-Domstolen, at kompensation for offentlig tjeneste ikke udgør statsstøtte efter artikel 107 TEUF, når følgende fire betingelser alle er opfyldt:
- (1) Den pågældende virksomhed skal faktisk være pålagt PSO'er, og disse skal være klart defineret.
 - (2) De kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.
 - (3) Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af PSO'erne, idet der skal tages hensyn til hermed forbundne indtægter såvel som til en rimelig fortjeneste.
 - (4) Når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en PSO, i et konkret tilfælde ikke kan gennemføres inden for rammerne af en offentlig udbudsprocedure, som giver mulighed for at udvælge den ansøger, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet, fastlægges størrelsen af den nødvendige kompensation på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler, ville have.

⁽⁸⁰⁾ Meddelelse fra kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregele på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4).

⁽⁸¹⁾ Sag C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

⁽⁸²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 360/2012 af 25. april 2012 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte ydet til virksomheder, der udfører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 114 af 26.4.2012, s. 8).

⁽⁸³⁾ Meddelelse fra kommissionen om Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 15).

⁽⁸⁴⁾ Det vil sige, når kompensationen for offentlig tjeneste ikke opfylder Altmark-kriterierne, ikke er omfattet af de minimis-forordningen og ikke er omfattet af en gruppefritagelsesforordning i henhold til afgørelsen.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2, findes på:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_da.pdf

103. Hvis disse fire kriterier er opfyldt, udgør kompensationen for PSO'erne ikke statsstøtte, og det er i så fald ikke nødvendigt at anmelde statsstøtte til Kommissionen (som tidligere nævnt er bekendtgørelses- og offentliggørelseskravene i forordning nr. 1008/2008 fortsat gældende)⁽⁸⁶⁾. Det er primært de berørte nationale myndigheder, der skal vurdere, om en kompensation ydet efter artikel 17, stk. 8, i forordning nr. 1008/2008 opfylder disse fire kriterier.
104. Bestemmelserne i forordning nr. 1008/2008 er blevet udformet efter ovennævnte kriterier: Artikel 17, stk. 3, litra a), dækker det første Altmark-kriterium, artikel 17, stk. 3, litra e), det andet og artikel 17, stk. 8, det tredje, og med hensyn til det fjerde Altmark-kriterium indeholder artikel 16, stk. 10, bestemmelse om brug af en udbudsprocedure. Mens artikel 16, stk. 10, ikke yderligere kvalificerer udbudsproceduren, bør den valgte procedure ifølge Altmark-dommen føre til levering af tjenesteydelsen til de laveste omkostninger for samfundet. Når man anvender det fjerde Altmark-kriterium i tilfælde, hvor der kun er afgivet ét bud i udbudsproceduren, kan det derfor normalt ikke antages, at dette kriterium er opfyldt, medmindre i) der er særligt stærke garantier indlagt i proceduren til sikring af, at tjenesteydelsen leveres til de laveste omkostninger for samfundet, eller ii) den berørte medlemsstat gennem yderligere instrumenter kontrollerer, at resultatet svarer til de laveste omkostninger for samfundet. Det betyder, at hvis betingelserne i forordning nr. 1008/2008 er opfyldt på baggrund af ovenstående forklaringer, er der i princippet ikke tale om statsstøtte.
105. Hvis det ikke kan udelukkes, at der set i lyset af Altmark-kriterierne kan være tale om statsstøtte, bør den berørte medlemsstat på anden vis sikre, at statsstøttereglerne er overholdt. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis luftfartsselskabet i henhold til nødproceduren i artikel 16, stk. 12, i forordningen udvælges uden en åben udbudsprocedure, men ved gensidig aftale mellem medlemsstatens myndigheder og luftfartsselskabet. I sådanne tilfælde bør medlemsstaten kontrollere, hvorvidt kompensationsbeløbet indebærer statsstøtte vurderet på grundlag af Altmark-kriterierne eller forordning nr. 360/2012. I modsat fald er det også muligt, at støtten er forenelig med det indre marked i henhold til SGEI-afgørelsen, hvorefter der ikke kræves anmeldelse, eller at der kræves anmeldelse af støtten, men at denne kan erklæres forenelig af Kommissionen i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF, hvis betingelserne i SGEI-rammen er opfyldt.

9. NØDPROCEDUREN

106. I løbet af en eksklusiv koncessionskontrakt kan et EU-luftfartsselskab, som vandt et offentligt udbud, blive tvunget til at indstille leveringen af tjenesteydelserne med kort varsel, f.eks. på grund af finansiel insolvens. Under disse omstændigheder tillader artikel 16, stk. 12, i forordningen i fornødent omfang at iværksætte en nødprocedure for at undgå, at den omhandlede lufttrafiktjeneste afbrydes. Proceduren finder kun anvendelse på pludselige og uventede afbrydelser af trafikflyvningen på en PSO-rute, hvor tjenesteydelserne allerede blev leveret af et luftfartsselskab, der var valgt ved en offentlig udbudsprocedure. Den finder ikke anvendelse, hvis de nationale procedurer for ændring af PSO'er eller fornyelse af udbud har været uventet længe⁽⁸⁷⁾.
107. Nødproceduren må ikke anvendes i bl.a. følgende situationer:
- et luftfartsselskab drev ruten uden eneret (åben PSO)
 - afbrydelsen af trafikflyvningen skyldes kontraktens udløb (da denne afbrydelse er forudsigelig og derfor ikke pludselig); der skulle have været udsendt en ny opfordring til at afgive bud mindst seks måneder før starten på den nye koncessionsperiode
 - afbrydelsen af trafikflyvningen følger efter et varsel, som luftfartsselskabet sendte mindst seks måneder tidligere (afbrydelsen af tjenesten er ikke pludselig eller uforudsigelig, og der er tid nok til at afholde et nyt udbud uden at ty til nødproceduren)⁽⁸⁸⁾.
108. I tilfælde af, at luftfartsselskabet, der er udvalgt gennem den førnævnte udbudsprocedure, pludselig afbryder leveringen af tjenesten, kan medlemsstaten vælge et andet EU-luftfartsselskab til at varetage PSO'en i en periode af

⁽⁸⁶⁾ F.eks. bør det understreges, at det første Altmark-kriterium samt SGEI-afgørelsen og SGEI-rammen alle kræver, at der findes en »egentlig« tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, hvilket i forbindelse med lufttransport indebærer, at artikel 16 og 17 i forordning nr. 1008/2008 skal overholdes.

⁽⁸⁷⁾ Kommissionen har bemærket en mere udbredt brug af nødprocedurerne og valg af nationale tildelingsprocedurer i tilfælde, som måske reelt ikke berettiger nødproceduren. Dette er en tendens, som den agter at overvåge og kontrollere nøje samt imødegå i fornødent omfang.

⁽⁸⁸⁾ Artikel 17, stk. 4, i forordning nr. 1008/2008 og punkt 97 ovenfor.

op til syv måneder, hvis kompensationsbeløbet forbliver i overensstemmelse med artikel 17, stk. 8, i forordningen⁽⁸⁹⁾, og hvis udvælgelsen af det nye luftfartsselskab foretages blandt EU-luftfartsselskaber i overensstemmelse med principperne om gennemskuelig og ikkediskrimination. Der skal også straks afholdes et nyt udbud for en normal kontraktperiode, hvilket også følger af samspillet mellem de nedenfor forklarede tidsfrister.

109. Den syv måneder lange periode skal regnes fra den dag, hvor det nyvalgte luftfartsselskab påbegynder driften. Den kan ikke forlænges. Da udbuddet har til formål at forlænge en allerede eksisterende eneret, skal udbudsbekendtgørelsen da også offentliggøres mindst seks måneder forinden ifølge artikel 17, stk. 4, i forordningen.
110. Principperne om gennemskuelig og ikkediskrimination ved udvælgelsen af luftfartsselskabet bør efterleves under hensyntagen til de særlige omstændigheder. Nødproceduren finder da også anvendelse, når der ikke er tid nok til at afholde et formelt udbud, fordi der skal findes et nyt luftfartsselskab straks. Myndighederne bør dog så hurtigt som muligt kontakte flere forskellige luftfartsselskaber, som kunne tænkes at være interesserede i at beflyve den pågældende rute. Dette kunne typisk være luftfartsselskaber, der allerede driver flyvninger i området og/eller har deltaget i den seneste udbudsprocedure.
111. Den berørte medlemsstat skal straks underrette Kommissionen og andre berørte medlemsstater om nødproceduren og begrundelsen herfor⁽⁹⁰⁾. Det anbefales, at medlemsstaten også informerer Kommissionen om kontakter med andre luftfartsselskaber og resultatet af disse kontakter. Kommissionen kan også sørge for offentliggørelse af en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*, om end en sådan offentliggørelse ikke er påkrævet ved nødproceduren.
112. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ kan Kommissionen efter proceduren i den relevante rådgivningsprocedure suspendere nødproceduren, hvis den efter sin vurdering mener, at proceduren ikke opfylder kravene til nødproceduren i forordningen eller på anden måde strider mod EU-retten⁽⁹¹⁾.

10. PSO-UDBUDSPROCEDURERNE OG FORBINDELSEN TIL REGLERNE OM OFFENTLIGT UDBUD

113. Procedurerne i forordning nr. 1008/2008 skal altid anvendes, når der afholdes et udbud om indkøb af lufttrafik-tjenester. Når de kompetente myndigheder i en medlemsstat indgår en kontrakt om offentlig tjeneste, skal de overholde de gældende regler om offentlige indkøb. Den 26. februar 2014 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU⁽⁹²⁾ (herefter benævnt »direktiv 2014/24« og »direktiv 2014/25«) om fastlæggelse af reglerne for kontrakter om offentlig tjeneste
114. Samme dag vedtog Europa-Parlamentet og Rådet et nyt direktiv 2014/23/EU om tildeling af koncessionskontrakter⁽⁹³⁾ (herefter benævnt »direktiv 2014/23«), og efter Kommissionens erfaring udgør de fleste kontrakter, der er indgået ved anvendelse af artikel 17 i forordning nr. 1008/2008 »tjenesteydelseskoncessioner« i henhold til dette nye direktiv. Det er navnlig gennem disse kontrakter, at en kompetent myndighed overlader leveringen af lufttrafik-tjenester til et enkelt luftfartsselskab for en given periode. Luftfartsselskabet er forpligtet til at levere den transportydelse, som er specificeret i kontrakten, sædvanligvis mod en finansiel kompensation fra myndigheden⁽⁹⁴⁾. Luftfartsselskabet bærer i princippet driftsrisikoen (hvis dette ikke er tilfældet, er en sådan kontrakt i princippet en offentlig indkøbskontrakt i henhold til direktiv 2014/24 og 2014/25), herunder den risiko, der er forbundet med efterspørgslen efter dets transportydelser, eftersom de kompetente myndigheder sædvanligvis ikke i kontrakten garanterer, at luftfartsselskabet kan tjene alle sine investeringer hjem eller få dækket de omkostninger, som luftfartsselskabet har ved at opfylde sine kontraktlige forpligtelser⁽⁹⁵⁾. Det er vigtigt, om kontrakten gælder en koncession, idet det i artikel 10, stk. 3, i direktiv 2014/23 om tildeling af koncessionskontrakter udtrykkeligt bestemmes, at det ikke finder anvendelse på koncessioner, som vedrører lufttrafik-tjenester på grundlag af en licens efter forordning nr. 1008/2008. I de sjældne tilfælde, hvor ordningen kunne anses for at være en kontrakt om offentlig tjeneste, som er omfattet af direktiv 2014/24 eller i givet fald direktiv 2014/25, ville det gældende direktiv i princippet finde anvendelse samtidig med forordning nr. 1008/2008, hvoraf sidstnævnte efter lex specialis-reglen har forrang i tilfælde af konflikt mellem bestemmelserne.

⁽⁸⁹⁾ Som altid skal statsstøttere reglerne ligeledes overholdes.

⁽⁹⁰⁾ Artikel 16, stk. 12, sidste afsnit, første sætning, i forordning nr. 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ *Ibid.*, anden sætning.

⁽⁹²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65). Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

⁽⁹³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1).

⁽⁹⁴⁾ Se også sag C-205/99, *Anair* mod Administración General del Estado, [2001] ECR I-1271, præmis 63 og 65.

⁽⁹⁵⁾ Forskellen i risikoniveau ville også have en virkning på definitionen af den rimelige fortjeneste.

11. KOMMISSIONENS BEFØJELSER TIL AT UNDERSØGE OG TRÆFFE BESLUTNINGER

115. Medlemsstaterne skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afgørelser (også om tildeling af kontrakt) vedrørende PSO'er effektivt og hurtigst muligt kan tages op til fornyet behandling i tilfælde af en overtrædelse af EU-retten eller af nationale regler til gennemførelse heraf ⁽⁹⁶⁾.
116. I overensstemmelse med artikel 18, stk. 1, i forordningen kan Kommissionen forlange, at medlemsstaterne inden to måneder fremsender dokumentation for berettigelsen af PSO'en og dennes opfyldelse af de kriterier, der er nævnt i artikel 16, en analyse af økonomien i området, en analyse af proportionaliteten mellem de påtænkte forpligtelser og de økonomiske udviklingsmål og endelig en analyse af de eventuelle eksisterende lufttrafiktjenester og andre tilgængelige transportformer, som kunne anses for at være en erstatning for den påtænkte indførelse af en forpligtelse til offentlig tjeneste. Retten til at modtage dokumenter og analyser jf. artikel 18, stk. 1, litra a)-d), giver Kommissionen mulighed for at være orienteret om PSO'en og begrundelsen herfor. Disse dokumenter, der fremsendes af de berørte medlemsstater, kan også præcisere baggrunden for PSO'en og dens hensigtsmæssighed i henhold til forordningen.
117. Kommissionen foretager en undersøgelse på anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ i henhold til artikel 18, stk. 2, i forordningen.
118. Ifølge artikel 18, stk. 2, træffer Kommissionen på grundlag af alle relevante faktorer en beslutning ⁽⁹⁷⁾ om, hvorvidt artikel 16 og 17 fortsat skal gælde for den pågældende rute. Målet er at sikre den korrekte anvendelse af de relevante regler for såvel indførelsen af PSO'en som sådan og for begrænsning af adgangen jf. artikel 16, stk. 9, og det udbetalte kompensationsbeløb.

⁽⁹⁶⁾ Artikel 18, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008. Medlemsstaterne bestemmer, om et administrativt organ eller en domstol varetager dette.

⁽⁹⁷⁾ Under anvendelse af den relevante rådgivningsprocedure i henhold til artikel 18, stk. 2, i forordning nr. 1008/2008.

BILAG I

Spørgeskema udarbejdet af GD COMP og GD MOVE til brug ved underretning af Kommissionen om en PSO

Meddelelse om forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO), der indføres på grundlag af artikel 16 og 17 i forordning (EF) nr. 1008/2008 ⁽¹⁾

* Vedlæg venligst denne blanket sammen med dem, der skal sendes til GD MOVE til offentliggørelse i EU-Tidende.

* Blanketten bedes sendt til: MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Side 1 og 2 bedes sendt sammen med meddelelsen om indførelse af PSO'en.

* Side 3 bedes sendt sammen med bekendtgørelsen af udbuddet.

Oplysninger om området	
Området, der er genstand for PSO'en ⁽²⁾	
Rutetype	Er dette område et yderområde eller et udviklingsområde? Er ruten en rute med ringe trafik, der anses for vital for den økonomiske og sociale udvikling i det område, der betjenes af lufthavnen?
Begrundelse for områdets behov ⁽³⁾	

Oplysninger om ruten/ruterne	
Hvor længe har der været indført en PSO på ruten ⁽⁴⁾ ?	
Samlet trafik på ruten de seneste to år (udtrykt i antal passagerer)	
Samlet trafik ⁽⁵⁾ i de betjente lufthavne de seneste to år	Destinationslufthavn (der betjener det berørte område)
	Oprindelseslufthavn

Oplysninger om alternative lufttrafiktjenester	
Alternative lufthavne til destinations-/oprindelseslufthavnen ⁽⁶⁾	

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

⁽²⁾ Angiv venligst især de byer, der skal betjenes af PSO-ruterne.

⁽³⁾ Angiv venligst de årsager, der er nævnt i artikel 16, stk. 1, og artikel 16, stk. 3, litra a), i forordning nr. 1008/2008, og som begrundet behovet for at indføre PSO'en.

⁽⁴⁾ Vedlæg venligst teksten til den seneste indførelse eller ændring af PSO'en på grundlag af forordning nr. 1008/2008 eller i givet fald forordning 2408/92.

⁽⁵⁾ Ankomende og afrejsende passager.

⁽⁶⁾ Denne liste skal mindst indeholde de lufthavne, der er beliggende inden for en radius af 150 km eller 1 time og 30 minutters kørsel fra byen/byerne i det berørte område.

Oplysninger om alternative lufttrafiktjenester

Beskrivelse af alternative lufttrafiktjenester (hyppigheder, planer, mellemlanding, sæsonudsving)	
Sammenligning af rejsetider mellem den trafikflyvning, der er omfattet af PSO'en, og de alternative tjenester	
Konklusion vedrørende fraværet af et reelt alternativ for passagererne	

Oplysninger om de alternative transportformer

Andre tilgængelige transportformer (sæt kryds)	Søtransport?		Jernbane?		Vej?	
Beskrivelse af de tjenesteydelser, der tilbydes ved alternative transportformer (hyppigheder, planer, omstigninger, sæsonudsving)						
Sammenligning af rejsetider mellem den trafikflyvning, der er omfattet af PSO'en, og de alternative tjenester						
Konklusion vedrørende fraværet af et reelt alternativ for passagererne						

Oplysninger om PSO'en

Kort præsentation af PSO'en med hensyn til billetpriser, planer, hyppigheder og kapacitet	
Hvordan er disse aspekter af tjenesten fastslået?	

Oplysninger om udbuddet

Specificer venligst, om udbuddet vedrører flere ruter af hensyn til driftsmæssig effektivitet	
Specificer venligst, om udbuddet er beregnet til at give eneret uden økonomisk kompensation. Forklar i modsat fald, hvorfor denne mulighed ikke er egnet	
Specificer venligst, om der er tilbudt økonomisk kompensation, og i givet fald beløbet	
Specificer venligst, hvordan den i udbuddet tilbudte kompensation og kommission herfor er beregnet	

Oplysninger om statsstøtte

Kommissionens tjenestegrene ønsker at henlede de nationale myndigheders opmærksomhed på det forhold, at overholdelsen af kravene i forordning nr. 1008/2008 gælder uanset udfaldet af vurderingen af, hvorvidt en eventuel økonomisk kompensation ydet i henhold til artikel 17, stk. 8, i forordning nr. 1008/2008 udgør statsstøtte (jf. især punkt 68 i Kommissionens meddelelse af 20. december 2011 om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ⁽¹⁾).

Navnlig er en sådan kompensations overholdelse af artikel 17, stk. 3 og 8, og artikel 16, stk. 10, i forordning nr. 1008/2008 ikke tilstrækkeligt til at afgøre, at de fire kumulative betingelser i Altmark-dommen ⁽²⁾ er opfyldt. Det er de nationale myndigheder, der skal vurdere, om en kompensation ydet efter artikel 17, stk. 8, i forordning nr. 1008/2008 opfylder disse fire betingelser. Hvis dette ikke er tilfældet, udgør den pågældende kompensation statsstøtte (de minimis-støtte som defineret i forordning 360/2012 anses for ikke at opfylde alle kriterierne i artikel 107, stk. 1, i TEUF og er derfor ikke omfattet af pligten til underretning i henhold til artikel 108, stk. 3, i traktaten) ⁽³⁾.

En sådan statsstøtte kan erklæres forenelig og undtages fra kravet om anmeldelse, hvis kriterierne i Kommissionens afgørelse om statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ⁽⁴⁾ er opfyldt. I modsat fald gælder anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, i traktaten. Kompensationen kan derefter erklæres forenelig med det indre marked på grundlag af Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ⁽⁵⁾. For at begrænse antallet af anmeldelser kan medlemsstaterne anmelde støtteordninger i stedet for de enkelte støtteforanstaltninger.

⁽¹⁾ EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4.

⁽²⁾ Sag C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, præmis 87-93. De fire betingelser er: 1. Den begunstigede virksomhed skal reelt være blevet pålagt at levere offentlige tjenesteydelser, og forpligtelserne skal være defineret klart og tydeligt. 2. De kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde for at undgå, at kompensationen giver en økonomisk fordel, der stiller den begunstigede virksomhed bedre end konkurrerende virksomheder. 3. Underskudsgarantien må ikke overstige det beløb, der er nødvendigt for hel eller delvis dækning af omkostningerne i forbindelse med forpligtelserne om offentlige tjenesteydelser, idet der tages højde for indtægterne samt en rimelig fortjeneste ved opfyldelse af forpligtelserne. 4. Når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, som giver mulighed for at udvælge den ansøger, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet, skal størrelsen af den nødvendige kompensation for det fjerde fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 360/2012 af 25. april 2012 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte ydet til virksomheder, der udfører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 114 af 26.4.2012, s. 8).

⁽⁴⁾ Kommissionens afgørelse af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3). Det gælder f.eks. ruter til øer, hvor den årlige trafik i løbet af de to foregående regnskabsår ikke oversteg 300 000 passagerer.

⁽⁵⁾ EUT C 8 af 11.1.2012, s. 15.

BILAG II

Uddrag af bestemmelserne om PSO'er i forordning nr. 1008/2008**Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (Omarbejdning)**

Betragtning 11-12 og artikel 16-18:

ud fra følgende betragtninger:

- (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 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.

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 ruteflyvning 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 ruteflyvning på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, 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.

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 12 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) Udvalget foretages blandt EF-luftfartsselskaber i overensstemmelse med principperne om gennemsuelighed 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 stykke 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. 2-10.
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. Udvælgelsen 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 udvælgelsen 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 udbudsrunderne 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.
