

II

(Meddelanden)

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS TILLKÄNNAGIVANDE

Tolkningsriktlinjer till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 – Allmän
trafikplikt (PSO)

(2017/C 194/01)

Innehållsförteckning

	<i>Sida</i>
1. Inledning	2
2. Skälet till riktlinjer	3
2.1. Den rättsliga ramen	3
2.2. Behovet av tydligare regler	3
3. Införandet av allmän trafikplikt	4
3.1. Allmänna principer	4
3.2. Lufttrafik och flyglinjer av stödberättigad karaktär	5
3.2.1. Typ av lufttrafik	5
3.2.2. Typer av flyglinjer	5
3.2.3. Flyglinjens väsentlighet	6
3.2.4. Hopslagning av flyglinjer	7
3.2.5. Kopplingen till förordningen om ankomst- och avgångstider	7
3.3. Trafikpliktens nödvändighet och lämplighet	8
3.3.1. Proportionaliteten i förhållande till behoven av ekonomisk och social utveckling	8
3.3.2. Otillräckliga alternativa transportsätt	8
3.3.3. Befintliga passagerarpriser och villkor	8
3.3.4. Det samlade resultatet av det befintliga lufttransportutbudet	9
3.4. Typ av trafikplikt	9
3.5. Kontinuitetskrav	10
3.6. Konsekvenser av införandet av allmän trafikplikt	10
4. Förfaranden för införande av allmän trafikplikt	11
4.1. Offentliggörande av meddelanden i EUT	12
5. Behovet av regelbunden omprövning av allmän trafikplikt	12
6. Ensamrätt avseende trafik	13
6.1. Skyldighet att genomföra ett offentligt anbudsförfarande	13
6.2. Behörighet att inlämna anbud	14
6.3. Urvalskriterier	14
6.4. Konsekvenser av ensamrätt att utöva lufttrafik på en flyglinje	14
6.5. Omprövning av den allmänna trafikplikten och ensamrätten vid varje koncessionsperiods slut	15

6.6.	Specialfall: gruppering av flyglinjer i upphandlingssyfte	15
7.	Förfaranden vid offentlig anbudsinfördran	16
8.	Ersättning och regler om statligt stöd	17
8.1.	Möjlighet till ersättning och ersättningsbelopp	17
8.2.	Förhållandet till regler om statligt stöd	17
8.2.1.	Offentliga subventioner som ersättning för allmän trafikplikt	18
8.2.2.	Altmarkkriterierna	18
9.	Nödförfarandet	19
10.	Anbudsförfaranden för allmän trafikplikt och upphandlingsregler	20
11.	Kommissionens undersökningar och beslutsbefogenheter	21
BILAGA I:	Frågeformulär utarbetat av GD COMP och GD MOVE för anmälan om allmän trafikplikt till kommissionen	22
BILAGA II:	Utdrag ur bestämmelserna om allmän trafikplikt i förordning (EG) nr 1008/2008	25

1. INLEDNING

1. Syftet med allmän trafikplikt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen ⁽¹⁾ (nedan kallad *förordning (EG) nr 1008/2008* eller *förordningen*) är att införa fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet för att säkerställa tillträde till isolerade områden eller utvecklingsområden när en medlemsstat finner att mål inom den regionala utvecklingspolitiken inte kommer att uppnås om måluppfyllandet helt och hållet överläts till marknadskrafternas fria spel, eftersom marknaden själv inte kan tillhandahålla lufttrafik på en godtagbar nivå till dessa områden. Allmän trafikplikt utgör därmed ett undantag till den allmänna principen om frihet att tillhandahålla lufttrafik inom EU, vilken garanteras i artikel 15.1 i förordningen.
2. I sitt meddelande *En luftfartsstrategi för Europa* ⁽²⁾ fastställer kommissionen olika behov bland EU:s medborgare och företag, såsom tillgång till luftfartstjänster av hög kvalitet. Vidare anser kommissionen att om marknaden själv inte tillhandahåller luftfartstjänster i tillräcklig omfattning till vissa områden i Europa, får medlemsstaterna överväga att tillämpa allmän trafikplikt för att garantera service till och från undertrafikerade områden, dvs. säkerställa förbindelser där behov finns. Allmän trafikplikt kan spela en mycket positiv roll ur förbindelsesynpunkt, och några studier visar att förbindelser är avgörande för EU:s regioner. Enligt studierna leder en tioprocentig ökning av förbindelserna till att BNP (per capita) ökar med ytterligare 0,5 % och BNP-tillväxttakten med 1 %, och dessutom leder det till en allmänt ökad arbetsproduktivitet ⁽³⁾. Förbindelser är avgörande för tillväxt, jobb och social sammanhållning.
3. För närvarande har 179 flyglinjer med allmän trafikplikt inrättats i EU i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008, varav samtliga är belägna i 13 medlemsstater (Kroatien, Cypern, Tjeckien, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Portugal, Spanien, Sverige och Förenade kungariket) ⁽⁴⁾. Merparten flyglinjer finns i Frankrike (40 stycken), med nästan 5,7 miljoner passagerare om året, vilket innebär att var femte inrikespassagerare reser på en flyglinje med allmän trafikplikt. I Irland utgör andelen flyglinjer med allmän trafikplikt nästan 70 % av inrikestrafiken. I praktiken utgörs de flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt mestadels av inrikeslinjer, och endast sju går mellan flygplatser i två olika medlemsstater. Av de befintliga flyglinjerna med allmän trafikplikt får 136 statligt stöd, och det stöd som ges varje år till driften av dessa uppskattas till minst 300 miljoner euro, enligt de uppgifter kommissionen har till sitt förfogande.

⁽¹⁾ EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final, 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⁾ Även några andra medlemsstater har visat intresse för att införa allmän trafikplikt. Tyskland har exempelvis tidigare haft tre flyglinjer med allmän trafikplikt. Ungern var nära att införa allmän trafikplikt, men ett lufttrafikföretag meddelade sin avsikt att börja trafikera flyglinjen precis före detta. Slovenien har ställt frågor till kommissionen om allmän trafikplikt. Lettland och Malta finns representerade i intressegruppen för allmän trafikplikt inom CIRCABC (kommunikations- och informationsresurs för förvaltningar, företag och privatpersoner). Relevanta nationella myndigheter kan få tillträde till intressegruppen. Länk till webbplatsen: <https://circabc.europa.eu>

4. När kommissionen 2011–2013 kontrollerade ändamålsenligheten av förordning (EG) nr 1008/2008 fann man att bestämmelserna om allmän trafikplikt var ändamålsenliga, dvs. lämpliga för att säkerställa förbindelser när marknaden inte tillhandahåller några sådana. Intressenter och medlemsstater gav rekommendationer för att stärka samarbetet mellan nationella myndigheter och kommissionen och säkerställa en god anpassning mellan EU:s regler om statligt stöd och förordningens bestämmelser om allmän trafikplikt, inbegripet genom ett eventuellt utfärdande av vägledning ⁽⁷⁾.
5. Praktiska åtgärder vidtogs för att följa upp rekommendationerna. Kommissionen inrättade ett uppdaterat nätverk av kontakter inom området för allmän trafikplikt. Kommissionen anordnade även sammanträden inom kommittén för marknadstillträde ⁽⁸⁾ enligt förordning (EG) nr 1008/2008 där kommissionens avdelningar gjorde en samlad redogörelse av allmän trafikplikt och medlemsstater utbytte praktiska erfarenheter. För att nationella myndigheter enkelt ska kunna meddela sin avsikt att införa allmän trafikplikt utarbetades ett enkelt frågeformulär, som nu används systematiskt av myndigheterna. Kommissionens avdelningar förvarnar medlemsstaterna om eventuella problem. Tack vare en ny databas kan kommissionens avdelningar få samlade uppgifter om allmän trafikplikt i hela Europa.

2. SKÄLET TILL RIKTLINJER

2.1 Den rättsliga ramen

6. Villkoren och kraven för allmän trafikplikt anges i artiklarna 16–18 i förordning (EG) nr 1008/2008 (se utdraget i bilaga II till riktlinjerna). I artikel 16 fastställs de allmänna principerna för allmän trafikplikt. Den innehåller kriterier för införande av allmän trafikplikt och kontinuitetskrav, bedömningskriterier för medlemsstaterna, regler om förfarandet för offentliggörande av och inledande av lufttrafik på flyglinjer med allmän trafikplikt, villkor och förfarande för att begränsa tillträdet till en flyglinje och även regler om det förfarande som ska tillämpas vid ett nödläge. I artikel 17 anges hur offentliga anbudsförfaranden ska genomföras. Den innehåller bestämmelser om innehållet i erbjudandet att delta i ett offentligt anbudsförfarande och senare kontrakt, förfarandet för offentliggörande och de uppgifter som ska ges till anbudsgivare, urvalskriterierna för anbud, ersättning och de uppgifter som ska ges till kommissionen vid anbudsförfarandets slut. Avslutningsvis innehåller artikel 18 regler för granskning och omprövning av beslut som fattats enligt föregående artiklar.

2.2 Behovet av tydligare regler

7. I EU:s rättsliga ram som infördes genom förordning (EG) nr 1008/2008 garanteras öppenhet, offentlighet och insyn i förfarandet för införande av allmän trafikplikt. Det är viktigt att se till att reglerna om allmän trafikplikt tillämpas på rätt sätt för att undvika ett eventuellt utnyttjande av systemet till följd av oproportionerliga konkurrensbegränsningar i förhållande till de sociala och ekonomiska mål som eftersträvas. Kommissionens målsättning är att ge rådgivning och ta itu med så många potentiella problem som möjligt redan innan ett meddelande om allmän trafikplikt offentliggörs.
8. I detta sammanhang anses det vara fördelaktigt med ett omfattande utbyte av tidigare bedömningar som gjorts i enskilda ärenden, vilka vanligtvis endast den berörda medlemsstaten och kommissionen hittills har känt till.
9. Ett annat skäl till antagandet av riktlinjerna är att det i dag inte finns någon rättspraxis vid EU-domstolen i fråga om allmän trafikplikt som införts enligt förordning (EG) nr 1008/2008.
10. Kommissionens avdelningar nämnde möjligheten att utfärda vägledning om allmän trafikplikt vid ett sammanträde inom den rådgivande kommittén för tillämpning av lagstiftningen om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, vilket hölls med nationella experter i september 2015 ⁽⁹⁾. Medlemsstaterna välkomnade detta förslag och höll med om att sådan vägledning skulle kunna leda till öppenhet, konsekvens och tydlighet för EU:s flygbolag, medlemsstater samt regionala myndigheter och förvaltningar. Denna inställning var i linje med de åsikter som uttryckts vid tidigare bilaterala diskussioner med nationella och lokala myndigheter. I sitt meddelande om en luftfartsstrategi för Europa åtog kommissionen sig därför att offentliggöra riktlinjer för att förtydliga kommissionens tolkning och tillämpning av reglerna och förfarandena för allmän trafikplikt i förordning (EG) nr 1008/2008. Dessa riktlinjer är en följd av detta åtagande. Som förberedelse för riktlinjerna anordnades ett informellt riktat samråd sommaren 2016 för att man skulle kunna ta del av de viktigaste intressenternas åsikter.

⁽⁷⁾ Arbetsdokument från kommissionen SWD(2013) 208 final, 6.6.2013, avsnitt 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm

⁽⁸⁾ Rådgivande kommittén för tillämpning av lagstiftningen om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen.

⁽⁹⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118>

11. Riktlinjerna syftar till att förklara kommissionens tolkning av kriterierna i förordningen och beskriva vilka förfaranden som ska följas. I texten besvaras dessutom de vanligaste frågor som förordningen inte ger något uttryckligt svar på. Det är tydligt att vissa medlemsstater har mycket god kännedom om reglerna och tillämpningen av dessa, medan andra endast har en mycket begränsad erfarenhet eller ingen erfarenhet alls av hur de tillämpas. Om reglerna och tolkningen förtydligas, bör det bli lättare att följa gällande regler, särskilt för de medlemsstater som använder sig av allmän trafikplikt för första gången.
12. Utöver den erfarenhet som kommissionen erhållit vid tillämpningen av reglerna om allmän trafikplikt i förordningen, tar riktlinjerna också hänsyn till de regler om statligt stöd som föreskrivs i EU-rätten (i synnerhet artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nedan kallat *EUF-fördraget*)⁽⁸⁾. Kommissionen får många frågor om allmän trafikplikt i allmänhet, nästan dagligen och i huvudsak från medlemsstaterna, men mycket få formella klagomål har ingetts och samtliga kommer från flygbolag och flygplatser. Syftet med riktlinjerna är att ge svar på de frågor som oftast tas upp av nationella myndigheter, flygbolag och flygplatser. Syftet är inte att riktlinjerna ska täcka samtliga bestämmelser.
13. Riktlinjerna ger anvisningar som är relevanta i de flesta fall, men det bör betonas att varje ärende måste bedömas separat, mot bakgrund av alla dess specifika omständigheter.
14. Riktlinjerna syftar inte i något fall till att införa nya rättsliga skyldigheter, och de påverkar inte EU-domstolens eventuella framtida tolkning av allmän trafikplikt.

3. INFÖRANDET AV ALLMÄN TRAFIKPLIKT

3.1 Allmänna principer

15. Enligt artikel 16.1 och 16.4 i förordning (EG) nr 1008/2008 måste medlemsstaterna informera kommissionen om sin eventuella avsikt att införa allmän trafikplikt. Det faktum att ett meddelande offentliggörs innebär inte någon rättslig förutsebarhet avseende ett visst resultat. Syftet med meddelandet är att informera marknaden om medlemsstatens avsikt i fråga om en ny allmän trafikplikt⁽⁹⁾. Kommissionens avdelningar har tagit fram ett frågeformulär som medlemsstaterna ska använda för att anmäla och beskriva den allmänna trafikplikten och som också omfattar de viktigaste frågorna enligt såväl förordning (EG) nr 1008/2008 som reglerna för statligt stöd som utgör en integrerad men oberoende del i bedömningen av en allmän trafikplikt (se bilaga I)⁽¹⁰⁾. Kommissionen fattar inget formellt beslut om den allmänna trafikplikten som sådan, men det är dock ändå mycket viktigt att ta itu med eventuella frågor som kan uppstå innan en allmän trafikplikt införs eller ändras och som kan vålla problem i framtiden. Kommissionen råder medlemsstaterna att ta kontakt med kommissionens avdelningar så tidigt som möjligt när de överväger att införa en ny allmän trafikplikt eller ändra en befintlig sådan. På så sätt kan man förvissa sig om att kommissionens avdelningar känner till planerna och kan ge stöd från början och därmed även underlätta hela processen.
16. En viktig utmärkande egenskap för allmän trafikplikt inom lufttransportsektorn är den tydliga åtskillnad som görs mellan systemet med allmän trafikplikt, som innehåller villkor för utövandet av lufttrafik på en viss flyglinje, och kontraktet, som ger en operatör ensamrätt (mot eller utan ersättning). Införandet av allmän trafikplikt inom lufttransportsektorn innebär inte att medlemsstaten nödvändigtvis och automatiskt får rätt att endast låta en viss operatör få tillträde till flyglinjen eller bevilja ersättning för uppfyllandet av den allmänna trafikplikten (s.k. begränsad allmän trafikplikt). Om ett lufttrafikföretag visar att det vill utöva lufttrafik på flyglinjen utan ensamrätt och ersättning, måste varje lufttrafikföretag som respekterar villkoren för den allmänna trafikplikten ges tillträde till flyglinjen (s.k. fri allmän trafikplikt).

⁽⁸⁾ Reglerna för statligt stöd, såväl materiella som förfarandemässiga, förblir tillämpliga för flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt. Det förfarande för allmän trafikplikt som föreskrivs i förordningen ersätter inte ett förfarande för statligt stöd.

⁽⁹⁾ Kommissionen kan när som helst, före eller efter ett offentliggörande, begära mer information, antingen på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ (t.ex. till följd av ett klagomål).

⁽¹⁰⁾ Såsom anges i frågeformuläret tillämpas reglerna för anmälningar om statligt stöd fullt ut för den ersättning som betalas enligt gällande allmän trafikplikt. En anmälan om statligt stöd bör, i förekommande fall, göras så snart ersättningsbeloppet är känt, dvs. när detta har fastställts i tilldelningsbeslutet och/eller kontraktet. Medlemsstaterna kan också föranmäla ersättning för allmän trafikplikt till kommissionen. En föranmälan görs i ett viktigt informellt skede som föregår anmälan, där kommissionens avdelningar kan ge informell feedback och vägledning till medlemsstaten. Det är upp till medlemsstaten att begära förhandsvägledning från kommissionen om den anser att sådan krävs.

17. Enligt förordningen kan allmän trafikplikt särskilt användas för att säkerställa tillträde till avlägsna och isolerade områden eller på vissa villkor, om marknadskrafterna själva inte kan tillhandahålla ett minimiutbud av luftfartstjänster som uppfyller vissa standarder.
18. Allmän trafikplikt utgör ett undantag till den allmänna principen om frihet att tillhandahålla lufttrafik⁽¹⁾ och omfattas därför av hårda krav och begränsningar. Den allmänna trafikplikten bör därför respektera principerna om öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet. Den får i synnerhet inte medföra någon diskriminering på grund av lufttrafikföretagens nationalitet eller identitet, och den får inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de politiska målen⁽¹²⁾.

3.2 Lufttrafik och flyglinjer av stödberättigad karaktär

3.2.1 Typ av lufttrafik

19. Allmän trafikplikt får endast införas med avseende på regelbunden lufttrafik⁽¹³⁾. Oregelbunden lufttrafik påverkas inte av allmän trafikplikt. När ett lufttrafikföretag erbjuder seat only-försäljning⁽¹⁴⁾ på en flyglinje enligt kraven för den allmänna trafikplikten som införts på flyglinjen, betraktas den lufttrafiken också som regelbunden lufttrafik⁽¹⁵⁾.

3.2.2 Typer av flyglinjer

20. Enligt förordning (EG) nr 1008/2008 får allmän trafikplikt införas på två typer av flyglinjer⁽¹⁶⁾:

a) Flyglinjer till en flygplats som betjänar ett ytterområde eller ett utvecklingsområde

Ett ytterområde är vanligtvis ett avlägset område eller ett område som det är svårt att ta sig till från huvudstaden och andra stora städer i medlemsstaten. Avlägsenheten eller isoleringen bör bedömas mot bakgrund av medlemsstatens territorium, dess administrativa, företags- och utbildningsmässiga samt medicinska centrum, men även med avseende på andra angränsande medlemsstaters territorier och centrum. Ett utvecklingsområde ligger efter ekonomiskt⁽¹⁷⁾, sett till exempelvis BNP per capita eller arbetslöshetsnivå.

b) Flyglinjer med låg trafikintensitet

I förordningen ges inget kvantifierat kriterium för att bedöma en flyglinjes låga trafikintensitet, eftersom situationen kan variera i de olika medlemsstaterna. Utifrån kommissionens erfarenhet i ett stort antal fall gällande allmän trafikplikt, vågar man nog säga att en flyglinje med en trafik på mer än 100 000 passagerare om året i regel inte kan betraktas som en flyglinje med låg trafikintensitet i enlighet med förordningen⁽¹⁸⁾.

21. Enligt förordning (EG) nr 1008/2008 avser allmän trafikplikt inte endast flyglinjer inom en och samma medlemsstat. Den kan mycket väl gälla flyglinjer inom EU som uppfyller kraven i förordningen. Flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt och som går till tredjeländer omfattas inte av förordningen, eftersom förordningen endast avser lufttrafik inom EU⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁾ Enligt definitionen i artikel 15 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽²⁾ Se artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽³⁾ Artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁴⁾ Artikel 2.15: "seat only-försäljning: ett lufttrafikföretags, en av dess godkända agents eller en researrangörs försäljning av platser direkt till allmänheten utan att några andra tjänster, såsom logi, ingår."

⁽⁵⁾ Artikel 16.7 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁶⁾ Artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁷⁾ Mindre utvecklade områden inom ramen för EU:s regionalpolitik (där BNP per invånare understiger 75 % av EU-genomsnittet) skulle normalt sett uppfylla detta krav. Eftersom situationen i olika områden i en och samma medlemsstat också kan skilja sig åt i hög grad, kan ett område även betecknas som utvecklingsområde till följd av en jämförelse med medlemsstatens nationella BNP eller arbetslöshetsnivå.

⁽⁸⁾ Detta innebär dock inte att samtliga flyglinjer med en trafik på mindre än 100 000 passagerare om året nödvändigtvis är en flyglinje med låg trafikintensitet. Ju fler passagerare som reser på en viss flyglinje, desto svårare blir det generellt sett att hävda att en sådan flyglinje skulle kunna omfattas av allmän trafikplikt, dvs. att utan en allmän trafikplikt skulle inget lufttrafikföretag uppfylla vissa normer enligt artikel 16.1 om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen.

⁽⁹⁾ Se särskilt artiklarna 1.1 och 15.1 i förordning (EG) nr 1008/2008. Förordningen innebär dock inte att medlemsstaterna i princip hindras från att göra liknande uppgörelser med tredjeländer utifrån bilaterala eller multilaterala avtal, som i synnerhet omfattas av tillämplig konkurrensrätt inom EU. En medlemsstat har t.ex. ingått ett samförståndsavtal med tredjeländer för att möjliggöra flygningar mellan två territorier på liknande villkor som för flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt i EU. Upphandlingen genomfördes i enlighet med unionens bestämmelser om offentlig upphandling.

22. Enligt artikel 16.1 i förordningen ska en flyglinje som omfattas av allmän trafikplikt alltid fastställas mellan en flygplats till en annan och inte med hänvisning till två städer eller regioner. Valet av flygplats som ska omfattas av allmän trafikplikt ska motiveras på vederbörligt sätt. Anknyttande förbindelser – dvs. destinationer och avgångar som erbjuds av flygplatserna i destinationsstaden – är en faktor som beaktas vid bedömningen, men den kan inte ensamt motivera valet av en viss flygplats framför en annan. Alternativt skulle en offentlig myndighet som anser att flera destinationsflygplatser i samma utsträckning skulle tillgodose en viss regions behov kunna införa allmän trafikplikt från en flygplats i denna region till flera destinationsflygplatser och på så sätt införa allmän trafikplikt på dessa separata flyglinjer. Om ett lufttrafikföretag börjar utöva lufttrafik på någon av dessa flyglinjer eller väljs ut för en flyglinje efter ett offentligt anbudsförfarande som inbegriper samtliga flyglinjer, måste i sådana fall övrig allmän trafikplikt upphävas så att inte marknaden är onödigt sluten⁽²⁰⁾. En sådan struktur återspeglas inte uttryckligen i artikel 16.1, men detta innebär inte att villkoren i bestämmelsen medför några hinder för detta, och det är också i linje med bestämmelsens syften. För att undvika särbehandling och snedvridning av konkurrensen är det dock viktigt att göra myndighetens avsikter tydliga redan från start, särskilt genom ett sådant meddelande som avses i artikel 16.4 i förordningen.
23. Om allmän trafikplikt fastställs för flyglinjer från en region till/från flera flygplatser som betjänar en och samma stad, skulle detta generellt sett vara oproportionerligt i förhållande till målen att säkerställa rörlighet och territoriell sammanhållning. Åtgärden skulle innebära att tillfälliga lufttrafikföretag skulle uteslutas, eftersom de inte skulle kunna flyga från regionen till någon av flygplatserna i destinationsstaden. Den skulle därmed bidra till att marknaden definitivt stängs för nya operatörer på konkurrerande flyglinjer. Andra flygplatser än den utvalda men som betjänar samma stad bör därför i princip inte påverkas av den allmänna trafikplikten.
24. Allmän trafikplikt kan generellt sett tillämpas på flyglinjer med en eller flera mellanlandningar⁽²¹⁾. Lämpligheten av allmän trafikplikt måste dock bedömas för varje enskild flygsträcka. Allmän trafikplikt bör inte omfatta flygsträckor som inte uppfyller kraven. Om allmän trafikplikt införs på flyglinjen mellan A och C med mellanlandning i B, bör behörigheten för var och en av flyglinjerna A–C, A–B och B–C bedömas separat. Om sträckan mellan B och C inte i sig uppfyller kraven för allmän trafikplikt, bör inga skyldigheter avseende allmän trafikplikt tillämpas för lufttrafikföretag som fraktar passagerare och/eller gods på sträckan. Inga skyldigheter på flyglinjen A–C bör hindra det fria tillhandahållandet av luftfartstjänster på sträckan B–C.

3.2.3 Flyglinjens väsentlighet

25. Allmän trafikplikt får endast införas på en flyglinje som "anses väsentlig för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den region som flygplatsen betjänar"⁽²²⁾. Detta är ett nödvändigt krav för alla de typer av flyglinjer som anges ovan, och bedömningen ska alltid göras med hänsyn tagen till de särskilda omständigheterna i fallet. Medlemsstaterna har ett visst bedömningsutrymme när det gäller att avgöra en flyglinjes väsentlighet. Bedömningen måste dock göras utifrån objektiva faktorer som rör behovet av förbindelser i enlighet med förordningen och med EU-rätten mer generellt.
26. Ett tydligt tecken på väsentlighet är en flyglinje som är nödvändig för en liten ö eller ett avlägset område. Lufttrafik som förbinder små och medelstora städer till betydande ekonomiska eller administrativa centrum kan också under vissa omständigheter anses väsentliga för den ekonomiska och sociala utvecklingen i de ifrågavarande regionerna. Ett system med allmän trafikplikt har exempelvis införts på en flyglinje som förbinder huvudstaden i en ömedlemsstat med Bryssel, som är den stad där flera olika EU-institutioner och EU-organ finns.
27. Medlemsstaternas bedömningsutrymme begränsas dock genom artikel 16.1 i förordningen. Allmän trafikplikt kan till exempel införas för att underlätta för regioners eller städers ekonomiska och sociala utveckling men inte för att direkt eller indirekt främja eller stödja ett visst lufttrafikföretag eller för att utveckla en viss flygplats.

⁽²⁰⁾ Detta innebär att konkurrenter kan tillhandahålla lufttrafik på andra flyglinjer. I sådant fall bör den allmänna trafikplikten upphävas om den konkurrerande lufttrafiken uppfyller kraven för allmän trafikplikt. Om den konkurrerande lufttrafiken endast delvis uppfyller kraven, bör den senare justeras. Som exempel införde Förenade kungariket allmän trafikplikt för sex flyglinjer år 2014 (mellan Dundee och sex flygplatser i London). Det vinnande anbudet avsåg flyglinjen mellan Dundee och London Stansted, och följaktligen upphävdes den allmänna trafikplikten för de fem övriga flyglinjerna.

⁽²¹⁾ Möjligheten till mellanlandningar bör anges i informationen om den allmänna trafikplikten och i förfrågningsunderlaget.

⁽²²⁾ Artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008. Med flygplats avses en flygplats som betjänar ett ytterområde eller ett utvecklingsområde på medlemsstatens territorium.

3.2.4 Hopslagning av flyglinjer

28. Medlemsstaterna får inte göra tillträdet till en viss flyglinje beroende av lufttrafik på andra flyglinjer. Sådan hopslagning skulle strida mot förordning (EG) nr 1008/2008⁽²³⁾. Behörighets- och lämplighetskriterierna i artikel 16.1–16.3 i förordningen avser "flyglinjen", som inte kan likställas med hopslagna flyglinjer. Slutsatsen blir då att vart och ett av dessa kriterier bör utvärderas separat med hänsyn till varje enskild flyglinje. Att behandla hopslagna flyglinjer som en enskild flyglinje skulle kunna anses vara en överdriven begränsning av tillträdet till flyglinjerna, eftersom det endast är lufttrafikföretag med regionala baser som troligtvis kan tillhandahålla lufttrafik på samtliga flyglinjer.
29. Förbudet mot hopslagning av flyglinjer vid införandet av allmän trafikplikt bör inte förväxlas med möjligheten att erbjuda en rättighet att få tillträde till ett antal flyglinjer, såsom föreskrivs i artikel 16.10 i förordningen. Denna möjlighet förklaras ytterligare i punkt 6.6 i dessa riktlinjer. Den avser endast flyglinjer som inga lufttrafikföretag utövar eller står i begrepp att utöva regelbunden lufttrafik på, i enlighet med den allmänna trafikplikten.

3.2.5 Kopplingen till förordningen om ankomst- och avgångstider

30. Förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser⁽²⁴⁾ (nedan kallad *förordning (EEG) nr 95/93*) möjliggör reservering av ankomst- och avgångstider för flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt. I artikel 9.1 anges följande: "En medlemsstat får reservera de ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser som krävs för planerad trafik på flyglinjer [...]. Om de reserverade ankomst- och avgångstiderna inte används ska tiderna ställas till förfogande för andra lufttrafikföretag som är intresserade av att trafikera linjen inom ramen för den allmänna trafikplikten [...]. Om inga andra lufttrafikföretag är intresserade, och medlemsstaten inte utlyser ett anbudsförfarande i enlighet med artiklarna 16.10, 17.3–7 och 18.1 i förordning (EG) nr 1008/2008, ska ankomst- och avgångstiderna antingen reserveras för en annan linje som faller under den allmänna trafikplikten eller återgå till reserven." Dessa skyldigheter gäller senast vid den tidpunkt som avses i artikel 16.11 i förordning (EG) nr 1008/2008, där det föreskrivs att en allmän trafikplikt ska anses ha upphört att gälla om ingen regelbunden lufttrafik har utförts under en period av tolv månader på den flyglinje som omfattas av en sådan trafikplikt. Om ankomst- och avgångstider reserveras igen för samma flyglinje, måste dock en allmän trafikplikt införas på nytt.
31. I artikel 9.2 i förordning (EEG) nr 95/93 förtydligas det att anbudsförfarandet om allmän trafikplikt ska tillämpas "om fler än ett EU-lufttrafikföretag är intresserat av att bedriva trafik på flyglinjen och inte har kunnat få ankomst- och avgångstider inom en timme före eller efter de tidpunkter företaget begärt av samordnaren".
32. Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008 om allmän trafikplikt påverkar inte befogenhetsfördelningen mellan medlemsstaterna när det gäller tillämpningen av artikel 9 i förordning (EEG) nr 95/93⁽²⁵⁾.
33. Reserveringen av ankomst- och avgångstider påverkar inte de hävdvunna rättigheter som beviljas enligt förordning (EEG) nr 95/93. Detta kan därför endast göras utifrån den ankomst- och avgångstidsreserv med ej tilldelade ankomst- och avgångstider som fastställs i artikel 10 i förordning (EEG) nr 95/93, vilken inbegriper ankomst- och avgångstider som lämnas tillbaka i enlighet med artikel 9.1 i nämnda förordning.
34. Det måste betonas att ankomst- och avgångstider inte bör kunna reserveras för andra syften än för allmän trafikplikt. Detta är särskilt relevant när det gäller mellanlandningar. På en flyglinje som går mellan A, B och C där B och C är överbelastade flygplatser sett till ankomst- och avgångstider, skulle ankomst- och avgångstider exempelvis kunna reserveras för flygningar mellan B och C om denna flygsträcka i sig är föremål för en allmän trafikplikt. En allmän trafikplikt som avser flyglinjen mellan A och C (dvs. transport mellan dessa två punkter) är inte i sig någon motivering till reservering av ankomst- och avgångstider på punkt B.
35. På flyglinjer med allmän trafikplikt och reserverade ankomst- och avgångstider bör därför
1. mellanlandningar på överbelastade flygplatser undvikas, i möjliga fall,
 2. inget byte av luftfartyg göras vid mellanlandningar, om inte den andra flygsträckan (B–C) också uppfyller kraven för allmän trafikplikt med den (andra) flygplanstyp som ska användas. För övrigt skulle ankomst- och avgångstider kunna reserveras för stora luftfartyg som används för lufttrafik i större utsträckning än vad som är motiverat enligt den allmänna trafikplikten.

⁽²³⁾ Detta innebär att skapandet av så kallade nav för allmän trafikplikt som innefattar alla eller de flesta flyglinjer från en viss flygplats strider mot förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

⁽²⁵⁾ Detta innebär att en medlemsstat endast kan reservera ankomst- och avgångstider på sitt eget territorium och inte på en annan medlemsstats territorium om allmän trafikplikt införts mellan två medlemsstater.

3.3 Trafikpliktens nödvändighet och lämplighet

36. Nödvändigheten och lämpligheten av den planerade allmänna trafikplikten ska fastställas utifrån de fyra kriterier⁽²⁶⁾ som behandlas i punkterna nedan. Kommissionen har ingen befogenhet att kräva att en medlemsstat ska införa en viss allmän trafikplikt på en viss flyglinje, utan kommissionen bedömer de kriterier som den (planerade) allmänna trafikplikten fastställts utifrån för att kontrollera att den införts i överensstämmelse med förordningen. Kommissionens avdelningar kontakter de berörda medlemsstaterna och begär förtydliganden om så krävs. Erfarenheten visar att flyglinjer med allmän trafikplikt till ör kan vara nödvändiga och motiverade i de flesta fall, om det finns en tillräckligt stor turismmässig efterfrågan för ett affärsmässigt utnyttjande året runt. Sådana flyglinjer finns exempelvis i Estland, Irland, Italien, Grekland, Portugal och Förenade kungariket. I mindre tätbefolkade medlemsstater som Finland och Sverige kan flyglinjer vanligtvis också uppfylla kraven för allmän trafikplikt, i fall där avstånden mellan regionerna är särskilt långa och inga alternativa transportmedel finns att tillgå.

3.3.1 Proportionaliteten i förhållande till behoven av ekonomisk och social utveckling⁽²⁷⁾

37. Detta kriterium är ett direkt uttryck för den allmänna proportionalitetsprincipen. Det har ett nära samband med bestämmelsen i artikel 16.1, enligt vilken allmän trafikplikt endast får införas på flyglinjer som anses väsentliga för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den region som flygplatsen betjänar⁽²⁸⁾. Enligt artikel 16.3 a bör själva trafikplikten stå i proportion till den berörda regionens behov av ekonomisk utveckling. Allmän trafikplikt får inte medföra begränsningar av tillhandahållandet av lufttrafik som går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet i fråga.

3.3.2 Otillräckliga alternativa transportsätt⁽²⁹⁾

38. Allmän trafikplikt bör endast införas om den berörda regionens transportbehov inte kan tillgodoses genom andra transportsätt. Hänsyn bör främst tas till tjänster som tillhandahålls av tåg-, färje- och bussoperatörer. Tjänsternas lämplighet bör bedömas, i synnerhet med hänsyn till deras frekvens, restider, avgångstider och eventuella förbindelser till andra betydande destinationer, i synnerhet långdistansalternativ⁽³⁰⁾. Möjligheterna till enskild (bil)transport bör också undersökas, med särskild hänsyn till restider.
39. Särskild vikt bör fästas vid tågförbindelser som betjänar den planerade sträckan med en restid på mindre än tre timmar⁽³¹⁾. Detta avser både trafik med höghastighetståg och annan tågtrafik. Om sådan tågtrafik tillhandahåller tillräckligt många avgångar för att tillgodose den berörda regionens rörlighetsbehov, bör allmän trafikplikt i princip inte införas på lufttrafik. I undantagsfall kan allmän trafikplikt dock övervägas, i synnerhet om tågtjänsterna inte möjliggör adekvata förbindelser till medel- och långdistansflygningar (t.ex. om det finns otillräckliga förbindelser mellan tågstationen i den berörda regionen och den flygplats som erbjuder medel- och långdistansflygningar eller om det saknas alternativa resesätt för anslutning till långdistansflygningar, inbegripet transferförbindelser). En sådan bedömning måste göras i varje enskilt fall.

3.3.3 Befintliga passagerarpriser och villkor⁽³²⁾

40. Nödvändigheten och lämpligheten av allmän trafikplikt enligt förordningen bör också bedömas med avseende på passagerarpriser och villkoren för användarna. Allmän trafikplikt kan innebära krav om maxtaxa om detta anses nödvändigt, eftersom taxorna annars skulle kunna vara för höga sett till den berörda regionens ekonomiska behov. En allmän trafikplikt som endast avser fastställande av ett maximipris skulle kunna införas i särskilda fall. Kraftiga prishöjningar och minskade passagerarantal på kort tid kan i vissa fall vara ett tecken på att ett pristak behövs.

⁽²⁶⁾ Artikel 16.3 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Artikel 16.3 a i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽²⁸⁾ Med flygplats avses en flygplats som betjänar ett ytterområde eller ett utvecklingsområde på medlemsstatens territorium.

⁽²⁹⁾ Artikel 16.3 b i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽³⁰⁾ I artikel 6.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om ersättning och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 fastställs följande flyglängdkategorier: upp till 1 500 km, 1 500–3 500 km och andra flygningar (på mer än 3 500 km). Dessa distanser används ofta vid fastställande av kort-, medel- och långdistansflygningar.

⁽³¹⁾ Artikel 16.3 b i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽³²⁾ Artikel 16.3 c i förordning (EG) nr 1008/2008.

3.3.4 Det samlade resultatet av det befintliga lufttransportutbudet ⁽³³⁾

41. Huruvida allmän trafikplikt behövs kommer i slutändan att bero på det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på flyglinjen. Om det befintliga tillhandahållandet av lufttrafik redan tillgodoser den berörda regionens rörlighetsbehov finns det inget "marknadsmisslyckande" att åtgärda, och i ett sådant fall behövs ingen allmän trafikplikt. Kommissionen anser att en allmän trafikplikt för passagerartransport i regel skulle anses motiverat på flyglinjer med en kritisk passagerarvolym (av erfarenhet vet man att en kritisk passagerarvolym normalt sett verkar uppstå om antalet passagerare överstiger 100 000 per år) och på vilka flera lufttrafikföretag utövar lufttrafik året runt. Som allmän princip bör en särskilt noggrann bedömning göras av transportpliktens påverkan i de fall där lufttrafikföretag redan utövar lufttrafik på den berörda flyglinjen: en överdriven transportplikt (t.ex. införande av pristak, tidtabeller eller antal avgångar) kan få den motverkande effekten att utbudet av luftfartstjänster minskar. Det bör noteras att det också är möjligt att införa allmän trafikplikt enbart för att säkerställa transport av gods och post. Det måste dock i varje enskilt fall bedömas vilka effekterna av ovannämnda faktorer blir, sammantaget i tillämpliga fall.
42. Vid bedömningen av det befintliga lufttransportutbudet bör hänsyn även tas till indirekta luftfartstjänster och andra närliggande flygplatser. Ett synnerligen starkt skäl krävs för att införa allmän trafikplikt på en flyglinje till en viss flygplats om det redan finns en anslutande flyglinje med rimlig bytestid (t.ex. en timme eller mindre) eller om det redan finns lämplig trafik till en närliggande flygplats (t.ex. flygplatser som betjänar samma stad eller region, däribland även flygplatser i angränsande medlemsstater). Hur inrikes- och utrikestrafiken är fördelad mellan dessa flygplatser kan spela roll i detta avseende. Om en annan flygplats som ligger mer än 100 km bort och/eller om restiden är mer än en timme med kollektivtrafik, är det vanligtvis rimligt att ifrågasätta om de båda flygplatserna kan komplettera varandra. En sådan analys måste dock alltid göras från fall till fall, med hänsyn tagen till de särskilda omständigheterna. Generellt sett är en allmän trafikplikt troligtvis mer motiverad om det inte finns någon befintlig trafik till andra flygplatser i den berörda flygplatsens närhet.

3.4 Typ av trafikplikt

43. Allmän trafikplikt syftar till att säkerställa uppfyllandet av fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet ⁽³⁴⁾.
44. På vissa villkor kan lufttrafikens kontinuitet säkerställas genom införandet av kontinuitetskrav ⁽³⁵⁾ (se även punkt 3.5 nedan).
45. Krav gällande regelbundenhet och kapacitet inbegriper framför allt fastställande av minimikapacitet i fråga om antalet platser eller minsta antal avgångar som erbjuds inom en viss tidsperiod. Dessa krav kan röra alltifrån avgångstider, veckodagar, årstider och så vidare. En eller flera dagliga avgångar kan till exempel anses normalt i de flesta fall, men i vissa fall medför den allmänna trafikplikten bara krav om en avgång per vecka. Medlemsstaterna har ett visst bedömningsutrymme när det gäller att besluta om dessa delar, men kraven måste vara icke-diskriminerande och proportionerliga samt uppfylla kraven om nödvändighet och lämplighet i artikel 16.3 (se punkt 3.3 ovan).
46. Det kan också vara möjligt att införa krav om vilket luftfartyg som ska användas, men sådana bör motiveras på ett objektivt sätt och respektera proportionalitetsprincipen, vilket innebär att man bör undvika onödiga begränsningar i detta avseende och införa så generella krav som möjligt beroende på omständigheterna (t.ex. turbopropeller eller jetmotorer beroende på flugen distans, luftfartygets landningsförmåga under vissa förhållanden osv.). Kraven bör i synnerhet inte leda till en situation där specifika lufttrafikföretag *de facto* utesluts på godtyckliga grunder från att utöva lufttrafik på de berörda flyglinjerna. Ett krav i form av luftfartygets minsta platskapacitet bör i detta avseende endast införas i undantagsfall och vara vederbörligen motiverat av omständigheterna kring verksamheten och i förhållande till de rörlighetsmål som eftersträvas ⁽³⁶⁾.
47. Införandet av allmän trafikplikt handlar om att fastställa minimikrav. Hänsyn till minsta platskapacitet kan endast göras om detta är tydligt objektivt motiverat på grund av operativa begränsningar vid en av de flygplatser som ingår i flyglinjen med allmän trafikplikt. Normalt godtas krav om att åtminstone några i besättningen ska tala språket i den berörda medlemsstaten.

⁽³³⁾ Artikel 16.3 d i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽³⁶⁾ En daglig minimikapacitet skulle också kunna åstadkommas genom fler flygningar med ett mindre luftfartyg.

48. Det är också möjligt att kräva att en viss typ av luftfartyg – flygplan eller helikopter – ska användas för lufttrafik på flyglinjen med allmän trafikplikt, beroende på de särskilda omständigheterna i fallet. Särskilda krav kan fastställas när det gäller luftfartygets typ (t.ex. motortyp, maximal tillåten startvikt och utrustning rörande landningssystem) när detta är objektivt motiverat av operativa skäl (t.ex. ett krav om att helikopter ska användas om start- och landningsbana saknas). Vidare måste sådana krav vara icke-diskriminerande.
49. När det gäller prissättning kan kraven i huvudsak omfatta fastställande av maximipris eller tariffsystem för vissa eller samtliga erbjudna tjänster. Dessa system kan innehålla olika tariffkategorier eller förmånspriser för vissa passagerarkategorier (t.ex. bofasta och studenter). När det gäller bofasta personer måste en sådan förmånlig behandling vara objektivt motiverad av behovet att ge denna kategori personer möjlighet att delta i medlemsstatens kulturella, ekonomiska och sociala liv. Andra prismässiga krav är möjliga så länge som de också är icke-diskriminerande och proportionerliga samt uppfyller de krav som avses i punkt 3.3 ovan⁽³⁷⁾.
50. Ibland medför allmän trafikplikt att en måltid eller ett resgods måste ingå i det maximipris som passageraren ska betala. Motiveringen till och proportionaliteten i ett sådant krav måste bedömas i varje enskilt fall, men i princip är sådana villkor inte nödvändiga komponenter i en allmän trafikplikt. Ett undantag skulle kunna beviljas vid medel- och långdistansflygningar, dvs. flygningar på mer än tre timmar. I sådana fall skulle det i vanliga fall vara motiverat att inkludera en måltid i maximipriset, men även transport av resgods, eftersom sådana flygningar normalt innebär en längre vistelse vid destinationen. Det bör dock noteras att priset skulle kunna sänkas om ett resgods i ett sådant fall inte ingår i (maximi)priset och att det skulle kunna införas en bestämmelse om att lufttrafikföretaget får ta ut en extra avgift för detta.

3.5 Kontinuitetskrav

51. En allmän trafikplikt kan innebära att lufttrafikföretagen måste garantera att de kommer att utöva lufttrafik på flyglinjen i fråga under en viss tid. Detta gäller särskilt fri (dvs. icke-exklusiv) allmän trafikplikt, eftersom det i fråga om begränsad allmän trafikplikt vanligtvis finns en avtalsmässig förpliktelse av detta slag i utbyte mot ensamrätt (och eventuellt ekonomisk ersättning). Sådana kontinuitetskrav kan endast införas i de fall då inget annat transportsätt kan säkerställa en oavbruten trafik med minst två dagliga avgångar⁽³⁸⁾. Med detta avses trafik som är tillgänglig året om. Kontinuitetskrav kan införas på följande två sätt:
52. För det första kan den allmänna trafikplikten innebära att de lufttrafikföretag som betjänar flyglinjen inom en viss tid måste meddela sin avsikt att ställa in driften. I enlighet med proportionalitetsprincipen bör meddelandet dock göras minst sex månader i förväg, vilket är tillräckligt för att genomföra ett anbudsförfarande för allmän trafikplikt.
53. För det andra kan det, när driften på den berörda flyglinjen är starkt säsongsbetonad, vara en fördel att säkerställa en minimidrift under de perioder av året då tillhandahållandet av luftfartstjänster tenderar att vara mycket lågt. På vissa flyglinjer tenderar lufttrafikföretagen att av lönsamhetsskäl koncentrera sin kapacitet till perioder då det finns en stor efterfrågan och betydligt minska sin kapacitet under andra perioder. Detta kan leda till situationer där tillgången till lufttrafik är instabil och, under perioder med låg efterfrågan, otillräcklig för att tillgodose den berörda regionens rörlighetsbehov. I enlighet med proportionalitetsprincipen bör de perioder för vilka kontinuitetskrav införs normalt sett inte överskrida ett år⁽³⁹⁾.
54. De operativa perioder som införs inom ramen för kontinuitetskraven bör inte förväxlas med den högsta period på fyra eller fem år under vilken tillträdet till flyglinjen kan begränsas till ett enskilt lufttrafikföretag⁽⁴⁰⁾.

3.6 Konsekvenser av införandet av allmän trafikplikt

55. En allmän trafikplikt som införs på en viss flyglinje omfattar alla EU-lufttrafikföretag tidigast från det datum då ett meddelande offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* (nedan kallad EUT) eller från ett senare datum som anges i meddelandet⁽⁴¹⁾. I princip är det upp till den berörda medlemsstaten att i sin nationella lagstiftning fastställa vilka sanktioner som ska tillämpas vid bristande överensstämmelse. Alla sanktioner som föreskrivs och tillämpas i detta sammanhang måste respektera de EU-rättsliga principer som är tillämpliga i avseendet, vilket innebär att sanktionerna måste vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

⁽³⁷⁾ Det skulle t.ex. vara oproportionerligt att fastställa förmånliga priser för personer som är födda men som inte länge bor i en viss region.

⁽³⁸⁾ Artikel 16.2 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽³⁹⁾ Kontinuitetskravet skulle kunna vara förenat med sanktioner, men även detta bör ske med respekt för proportionalitetsprincipen. Allt för höga sanktioner skulle dessutom kunna avskräcka från driftstart.

⁽⁴⁰⁾ Artikel 16.9 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Artikel 16.6 i förordning (EG) nr 1008/2008.

56. En allmän trafikpakt bör inte begränsa ett lufttrafikföretags möjlighet att tillhandahålla en högre servicenivå i fråga om kapacitet och avgångar än vad den allmänna trafikplikten kräver⁽⁴²⁾. De nationella myndigheterna får givetvis kontrollera att den allmänna trafikplikten fullgörs på rätt sätt och att tillämplig lagstiftning respekteras, men de bör inte påverka hur marknaden uppfyller de krav som följer av den allmänna trafikplikten. Om mer än ett lufttrafikföretag är intresserat av att bedriva lufttrafik på en (öppen) flyglinje med allmän trafikpakt, bör de nationella myndigheterna till exempel inte fördela avgångar eller kapacitet mellan de berörda lufttrafikföretagen.
57. När en allmän trafikpakt har införts ska ett EU-lufttrafikföretag när som helst tillåtas att utöva regelbunden lufttrafik som uppfyller kraven för allmän trafikpakt⁽⁴³⁾, förutom då ensamrätt beviljats till ett lufttrafikföretag (se även avsnitt 6 nedan).
58. Två typer av krav kan urskiljas:
1. Krav som per definition omfattar varje enskilt lufttrafikföretag. Några exempel är krav som rör maximipriser eller verksamhetens kontinuitet. Sådana krav måste alltid iaktas av alla enskilda lufttrafikföretag.
 2. Krav som rör ett mål som ska uppnås gemensamt av några lufttrafikföretag, där varje lufttrafikföretag bidrar till det (övergripande) målet gällande flyglinjen. Så är vanligtvis fallet när det gäller krav om minsta antal avgångar eller platskapacitet. Kommissionen bekräftade detta i sitt beslut av den 23 april 2007 om Sardinien⁽⁴⁴⁾ i skäl 51: "[...] är lufttrafikföretagen inte skyldiga att ensamma kunna garantera adekvat turtäthet eller kapacitet. Detta minimiutbud kan tillhandahållas gemensamt av de lufttrafikföretag som trafikerar linjen." Detta påverkar självklart inte tillämpliga konkurrensregler (i synnerhet artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget). Situationer där allmän trafikpakt fullgörs gemensamt av flera olika lufttrafikföretag kräver vanligtvis att kraven anpassas på motsvarande sätt (se avsnitt 5 nedan).
59. Eftersom det enligt artikel 15.4 i förordningen är tillåtet med drift genom överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar och detta inte innebär något uteslutande av allmän trafikpakt, är sådana överenskommelser i princip tillåtliga i detta fall. Liksom i alla andra fall förutsätter detta förenlighet med konkurrensreglerna. Detsamma gäller bonusprogram.
60. En allmän trafikpakt måste inte vara tidsbegränsad, om inte annat anges och utan att det påverkar behovet av regelbunden omprövning, vilket behandlas i avsnitt 5 nedan. Om ingen regelbunden lufttrafik har utförts under en period av tolv månader ska den allmänna trafikplikten anses ha upphört att gälla⁽⁴⁵⁾.

4. FÖRFARANDE FÖR INFÖRANDE AV ALLMÄN TRAFIKPAKT

61. Innan allmän trafikpakt införs, bör medlemsstaten rådfråga andra berörda medlemsstater (särskilt vid allmän trafikpakt på en flyglinje till en annan medlemsstat eller när en annan medlemsstat har en flygplats i en region som angränsar till den flygplats som ska ingå i flyglinjen med allmän trafikpakt). Medlemsstaten bör informera kommissionen⁽⁴⁶⁾, berörda flygplatser och de lufttrafikföretag som för närvarande utövar lufttrafik på flyglinjen. Medlemsstaten bör därför informera parterna om det lagförslag som rör den planerade allmänna trafikplikten och ge dem tillräcklig svarstid. Kontakten med kommissionen bör gå via generaldirektoratet för transport och rörlighet (nedan kallat GD MOVE). Effektivast är att skicka ett mejl till den särskilda e-postadressen för frågor som rör allmän trafikpakt: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Om en regional eller lokal myndighet avser att införa allmän trafikpakt, ser kommissionen gärna att medlemsstatens ständiga representation eller centralregering involveras i informationsprocessen, i enlighet med gällande krav i nationell rätt, så att lämplig samordning kan säkerställas.

⁽⁴²⁾ Detta påverkar inte kravet om att en allmän trafikpakt måste finnas med tanke på de mål som anges i artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008. Om en högre servicenivå tillhandahålls kan nödvändigheten av detta ibland ifrågasättas, och bedömningen görs utifrån omständigheterna i varje enskilt fall. Den ökade servicenivån jämfört med den införda allmänna trafikplikten är kanske ingen avgörande faktor om den endast visar sig under korta perioder eller på annat sätt är osystematisk.

⁽⁴³⁾ Artikel 16.8 i förordning (EG) nr 1008/2008. Detta gäller uppenbarligen även lufttrafikföretag som tidigare har bedrivit lufttrafik på flyglinjen.

⁽⁴⁴⁾ K(2007) 1712 slutlig, 23.4.2007. Beslutet avser ett system som infördes genom förordning (EEG) nr 2408/92, som har ersatts med förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Artikel 16.11 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008.

62. Kommissionens avdelningar är redo att ge informell vägledning och bör företrädesvis kontaktas mycket tidigt under förberedelserna av den allmänna trafikplikten. Samtalen kan röra tolkningen av förordningen, förfaranden och eventuella lösningar i särskilda situationer. Tidiga kontakter möjliggör också snabbare förfaranden, eftersom eventuella problem måste lösas på förhand. Genom informella kontakter kan man också undvika att vissa problem uppstår i ett senare skede, exempelvis klagomål från berörda parter.

4.1 Offentliggörande av meddelanden i Europeiska unionens officiella tidning

63. Enligt artikel 16.4 första stycket i förordning (EG) nr 1008/2008 ska den medlemsstat som vill införa allmän trafikplikt överlämna texten om det planerade införandet till kommissionen⁽⁴⁷⁾. Det är sedan upp till kommissionen att offentliggöra det meddelande som avses i bestämmelsens andra stycke. För att säkerställa en ändamålsenlig och skyndsam hantering bör medlemsstaterna utarbeta ett motsvarande utkast till meddelande och överlämna detta till kommissionen (på något av EU:s officiella språk). Det bör skickas per e-post till den särskilda e-postadress som anges ovan⁽⁴⁸⁾ (i elektroniskt format, genom användning av ett vanligt databehandlingssystem). Utkastet bör innehålla de uppgifter som anges i artikel 16.4 a–c i förordningen⁽⁴⁹⁾. Syftet med offentliggörandet är att göra alla berörda parter medvetna om den planerade allmänna trafikplikten och göra det möjligt för dem att få mer information, i synnerhet om de exakta villkoren. Kommissionen har utarbetat mallar som finns på CIRCABC:s webbplats för relevanta nationella förvaltningar. Kopior av mallarna kan också begäras direkt från kommissionen.
64. För att säkerställa fullständig insyn kommer GD MOVE att offentliggöra de överlämnade meddelandena på sin webbplats⁽⁵⁰⁾, i sitt nyhetsbrev och inom CIRCABC:s diskussionsgrupp.
65. När det gäller flyglinjer där antalet passagerare som förväntas utnyttja flyglinjen understiger 10 000 per år får medlemsstaterna enligt förordningen antingen begära att kommissionen offentliggör ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* eller offentliggöra det i sin egen nationella officiella tidning⁽⁵¹⁾. Det bör noteras att artikel 16.5 i förordningen utgör ett undantag till punkt 4 enbart i fråga om kraven om offentliggörande. Alla andra krav i artikel 16, i synnerhet kravet om samråd och information till kommissionen, andra medlemsstater samt berörda flygplatser och lufttrafikföretag, omfattar också flyglinjer där antalet passagerare förväntas understiga 10 000 per år.
66. En allmän trafikplikt får inte träda i kraft före det datum då meddelandet offentliggörs⁽⁵²⁾. Offentliggörandet av meddelandet i den nationella officiella tidningen i enlighet med artikel 16.5 bör inte ske före offentliggörandet i EUT, om medlemsstaten vill offentliggöra meddelandet i båda dessa tidningar.
67. För att informera marknaden om de avsedda ändringarna av villkoren för den införda allmänna trafikplikten anser kommissionen att samma förfaranden bör tillämpas för att ändra befintlig allmän trafikplikt, av i stort sett samma skäl som för sådant inledande offentliggörande som direkt avses i artikel 16.4 och 16.5. Av öppenhetsskäl innebär detta att alla ändringar som görs av villkor till följd av allmän trafikplikt bör anges. Om en medlemsstat finner att det inte längre finns något behov av den allmänna trafikplikten, kan medlemsstaten begära att kommissionen offentliggör ett meddelande i EUT om upphävandet av den allmänna trafikplikten, för att informera marknaden om att flyglinjen är öppen igen. Alternativt kan medlemsstaten själv offentliggöra ett sådant meddelande i sin egen nationella officiella tidning, om meddelandet om den allmänna trafikplikten endast har offentliggjorts i denna.

5. BEHOVET AV REGELBUNDEN OMRÖVNING AV ALLMÄN TRAFIKPLIKT

68. Bedömningen av en allmän trafikplikts nödvändighet och proportionalitet (se punkt 3.3 ovan) bör inte göras endast en gång. En allmän trafikplikt bör omprövas regelbundet och åtminstone närhelst någon av de relevanta

⁽⁴⁷⁾ Liksom till övriga berörda medlemsstater, berörda flygplatser och de lufttrafikföretag som utövar lufttrafik på flyglinjen.

⁽⁴⁸⁾ GD MOVE begär ett offentliggörande via kommissionens generalsekretariat. Medlemsstaterna bör inte ta direkt kontakt med EU:s publikationsbyrå.

⁽⁴⁹⁾ Utkastet till meddelande kan avse allmän trafikplikt som införts på flera olika flyglinjer.

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

⁽⁵¹⁾ Artikel 16.5 i förordning (EG) nr 1008/2008. När det gäller flyglinjer med mer än 10 000 passagerare, måste meddelandet offentliggöras åtminstone i EUT, men medlemsstaterna kan fortfarande även använda sig av sin egen nationella officiella tidning för att ge sitt anbud största möjliga publicitet.

⁽⁵²⁾ Artikel 16.6 i förordning (EG) nr 1008/2008.

bedömningsfaktorerna, exempelvis antalet tjänsteleverantörer, ändras avsevärt. En allmän trafikplikt är ett svar på ett särskilt marknadsmisslyckande och bör därför utvecklas i takt med marknaden. En omprövning kan leda till ändringar eller till och med ett upphävande av den allmänna trafikplikten. För att säkerställa att de lufttrafikföretag som utövar lufttrafik på flyglinjer med allmän trafikplikt alltid respekterar kraven, bör som god praxis företagens verksamhet ses över varje år.

69. För att se till att situationer som uppstår till följd av tillämpningen av de situationer som anges i punkt 58.2 ovan inte leder till diskriminering mellan lufttrafikföretag, bör den kapacitets- och frekvensnivå som den allmänna trafikplikten medför för varje operatör anpassas varje gång en ny operatör utövar eller står i begrepp att utöva lufttrafik på en flyglinje, så att den totala frekvens och kapacitet som erbjuds på varje sådan flyglinje inte går utöver vad som är helt nödvändigt för att tillhandahålla lämplig service.

6. ENSAMRÄTT AVSEENDE TRAFIK

70. Syftet med förordning (EG) nr 1008/2008 är att i enlighet med principerna om den inre marknaden säkerställa största möjliga konkurrens i fråga om allmän trafikplikt och att eventuella undantag till denna princip begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå det motiverade konnektivitetsmålet. Systemet syftar också till att möjliggöra betydande besparingar av offentliga medel för berörda medlemsstater och/eller lokala/regionala myndigheter och samtidigt säkerställa lämplig konnektivitet.
71. Rent konkret innebär artikel 16.9 i förordningen att tillträdet till regelbunden trafik på flyglinjen med allmän trafikplikt begränsas till endast ett EU-lufttrafikföretag, om inget sådant lufttrafikföretag utövar eller kan visa att det står i begrepp att utöva bärkraftig regelbunden lufttrafik på den flyglinjen. Lufttrafikföretaget bör på ett tydligt och trovärdigt sätt visa att det står i begrepp att utöva bärkraftig lufttrafik motsvarande den allmänna trafikplikten. Detta innebär att lufttrafikföretaget behöver åta sig att utöva sådan trafik under en viss tid enligt kraven för allmän trafikplikt inom en tydlig och begränsad tidsram och godta att eventuella sanktioner påförs om lufttrafikföretaget inte fullgör detta åtagande. Begränsningen av systemet med allmän trafikplikt till ett lufttrafikföretag kan, men behöver inte, kombineras med ekonomisk ersättning enligt förordningen ⁽⁵³⁾.

6.1 Skyldighet att genomföra ett offentligt anbudsförfarande

72. En ensamrätt att utöva lufttrafik på en flyglinje måste ges genom ett offentligt anbudsförfarande i enlighet med förfarandena i förordning (EG) nr 1008/2008. Insyn i anbudsförfandet säkerställs återigen genom ett offentligtgörande i EUT ⁽⁵⁴⁾.
73. Om ett lufttrafikföretag, före eller under anbudsförfandet, utövar regelbunden lufttrafik enligt den allmänna trafikplikten, eller visar att det står i begrepp att utöva bärkraftig trafik av ett sådant slag ⁽⁵⁵⁾ (men utan krav om ensamrätt eller ersättning), måste anbudsförfandet annulleras och tillträdet till flyglinjen förbli öppet för konkurrens ⁽⁵⁶⁾. Det exakta brytdatumet då ett lufttrafikföretag ska utöva eller visa sin avsikt att utöva lufttrafik bör inte infalla tidigare än det datum då kontraktet med det utvalda lufttrafikföretaget ingås. Ingåendet av kontraktet medför konkreta ömsesidiga skyldigheter för parterna när det gäller begränsning av tillträdet enligt artikel 16.9 i förordningen. Medlemsstaten kan dock också skjuta fram brytdatumet, exempelvis fram till det utvalda lufttrafikföretagets driftstart.
74. Om anbudsförfandet avser en flyglinje till vilken tillträdet redan begränsats till ett lufttrafikföretag enligt artikel 16.9, ska meddelandet offentliggöras sex månader innan den nya avtalsperioden träder i kraft enligt artikel 17.4 i förordningen. Huvudsyftet med detta förhandsmeddelande är att göra det möjligt för de lufttrafikföretag som är intresserade av att utöva lufttrafik på flyglinjen utan ersättning att, i enlighet med kriterierna i artikel 16.9, få företrädesrätt till en ny begränsning för ett enskilt lufttrafikföretag som valts ut i enlighet med artikel 16.9–16.12 och artikel 17 i förordningen (se föregående punkt).

⁽⁵³⁾ Artikel 17.8 i förordning (EG) nr 1008/2008. Se även avsnitt 8 nedan. I praktiken har hittills samtliga fall med begränsad allmän trafikplikt utövats med ekonomisk ersättning.

⁽⁵⁴⁾ Artikel 17.4 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ Se artikel 16.9 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ Se även punkt 71 ovan.

6.2 Behörighet att inlämna anbud

75. I enlighet med artikel 16.9 i förordningen kan endast EU-lufttrafikföretag, eller liknande lufttrafikföretag enligt EU-rätten, få ensamrätt att utöva lufttrafik på en flyglinje med allmän trafikplikt. Berättigade lufttrafikföretag är därmed sådana som har en giltig operativ licens som utfärdats av behöriga myndigheter i en medlemsstat eller i ett tredjeland som omfattas av det system som anges i förordning (EG) nr 1008/2008 (t.ex. Norge och Island)⁽⁵⁷⁾. Hädanefter kommer hänvisning att göras till "lufttrafikföretag" eller "EU-lufttrafikföretag" för tydlighetens skull.
76. Förordningen hindrar inte en grupp av lufttrafikföretag från att inge ett gemensamt anbud, men EU-lufttrafikföretaget måste i sitt anbud ange identiteten på det eller de lufttrafikföretag (konsortiet) som skulle tillhandahålla lufttrafiken med allmän trafikplikt enligt villkoren i förfrågningsunderlaget, så att de nationella myndigheterna kan kontrollera att samtliga inblandade lufttrafikföretag uppfyller de formella kraven. Eftersom underentreprenad inte är förbjudet enligt förordningen är det i princip upp till medlemsstaterna att ange om underentreprenad är tillåtet eller inte och på vilka villkor, förutsatt att förordningen och EU-rätten i allmänhet respekteras. Underleverantören måste under alla omständigheter också vara ett EU-lufttrafikföretag.
77. Lufttrafik med allmän trafikplikt kan endast utövas om den operativa licensen och drifttillståndet (nedan kallat AOC) uppfyller kraven för den allmänna trafikplikten. Ett lufttrafikföretag med så kallad B-licens, vilket omfattas av artikel 5.3 i förordningen, får inte framföra andra luftfartyg än sådana som omfattas av denna licens (och av det AOC som företaget beviljats). Dessa krav gäller det eller de lufttrafikföretag som ska tillhandahålla tjänsten med allmän trafikplikt.

6.3 Urvalskriterier

78. Urvalet bland anbuderna ska göras så snart som möjligt och därvid ska hänsyn tas till tjänstens lämplighet, inberäknat de priser och villkor som kan erbjudas kunderna och kostnaden för den eventuella kompensation som krävs från de berörda medlemsstaterna⁽⁵⁸⁾. Det står i princip medlemsstaterna fritt att fastställa viktningen av de kriterier som ska användas vid urvalet (tilldelningen), exempelvis 70 % för ersättningsnivå och 30 % för kvalitet⁽⁵⁹⁾. Enligt kommissionens uppfattning finns det i regel inget som hindrar dem från att fastställa en övre gräns för den totala ersättning som utbetalas. Det är dock särskilt viktigt att alla sådana kriterier i förväg fastställs i anbudshandlingarna på ett tydligt, objektivt och öppet sätt.

6.4 Konsekvenser av ensamrätt att utöva lufttrafik på en flyglinje

79. Under en ensamrättsperiod kommer alla andra lufttrafikföretag än det som valts ut vid upphandlingen att nekas tillträde till den berörda flyglinjen. Varaktigheten för ensamrätten att utöva lufttrafik på flyglinjen får inte överstiga fyra år. Denna period kan dock förlängas upp till fem år om den allmänna trafikplikten införs för en flyglinje till en flygplats som betjänar en region i de yttersta randområdena, enligt den nuvarande definitionen i artiklarna 349 och 355.1 i EUF-fördraget⁽⁶⁰⁾. Om det ursprungliga kontraktet ingås för en period som underskrider den längsta period som fastställs i förordning (EG) nr 1008/2008 (dvs. fyra eller fem år)⁽⁶¹⁾, kan kontraktet förlängas upp till längsta tillämpliga period, förutsatt att denna möjlighet anges på ett tydligt och öppet sätt i anbudshandlingarna och kontraktet. Om kontraktet från början har tecknats för den längsta perioden måste en ny upphandling anordnas, om medlemsstaten anser att det fortfarande finns skäl som motiverar detta, eftersom situationen måste omprövas enligt artikel 16.9 i förordningen. I artikel 17.4 i förordningen föreskrivs att om anbudet avser en flyglinje till vilken tillträdet redan har begränsats till endast ett lufttrafikföretag i enlighet med artikel 16.9 i förordningen, ska erbjudandet att delta i anbudsförandet offentliggöras minst sex månader innan löptiden för den nya koncessionen börjar så att det kan prövas huruvida det fortfarande är nödvändigt att begränsa tillträdet. Ingen förlängning utöver de längsta perioderna är möjlig, eftersom regelbunden omprövning måste göras och detta skulle stänga marknaden för nya aktörer under en överdrivet lång period.

⁽⁵⁷⁾ Se artikel 2.11 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Artikel 17.7 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Kvalitetsaspekterna kan inbegripa erfarenhet av verksamhet inom området för allmän trafikplikt, underhåll av luftfartyg och backup-system, tidtabellernas lämplighet och vistelsetid vid destinationen vid dagsturer, erbjudna interlining-alternativ, erbjudna genomsnittspriser, försäljning och marknadsföring, främjande av tjänster och lufttrafikföretagets ekonomi. Marknadsföring av en flyglinje skulle t.ex. kunna vara mycket viktigt för att säkerställa att flyglinjen blir lyckad redan från början och för den långsiktiga genomförbarheten av att skapa en flyglinje med det eventuella syftet att minska och i slutändan eliminera subventionering.

⁽⁶⁰⁾ Artikel 16.9 i förordning (EG) nr 1008/2008. De berörda regionerna är Guadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna.

⁽⁶¹⁾ Artikel 17.9 i förordning (EG) nr 1008/2008.

80. Kravet om proportionalitet innebär att ensamrätten bör begränsas till sådan trafik som berörs av den allmänna trafikplikten. Om den allmänna trafikplikten endast avser vintersäsongen, bör fritt tillträde ges till flyglinjen under sommarsäsongen. Informationen om den allmänna trafikplikten och inbjudan att lämna anbud bör innehålla tydliga uppgifter om vilka perioder och vilken slags trafik som avses. Sådana uppgifter är mycket viktiga för de lufttrafikföretag som svarar på erbjudandet att delta i anbudsförfarandet, eftersom ensamrättens omfattning i regel har en betydande inverkan på villkoren i deras anbud.
81. Begränsningen till ett enda lufttrafikföretag bör inte hindra företaget från att ingå överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar med andra lufttrafikföretag, om konkurrensreglerna följs. Såsom anges ovan⁽⁶²⁾ omfattas även flyglinjer med allmän trafikplikt av tillåtelsen enligt artikel 15.4 i förordningen att utöva lufttrafik inom ramen för överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar. Vidare föreskrivs inte heller någon ensamrätt i förordningen om tillträdet till en sådan flyglinje är begränsad enligt artikel 16.9 ff. i förordningen.
82. Om inte annat anges i anbudshandlingarna finns det inget i förordningen som hindrar det EU-lufttrafikföretag som åtnjuter ensamrätt att lägga ut hela eller delar av lufttrafiken på entreprenad till ett annat EU-lufttrafikföretag. Ansvaret för att genomföra kontraktet vilar dock fortfarande hos det lufttrafikföretag som valts ut under anbudsförfarandet.
83. Artikel 16.9 utgör ett undantag till den princip som anges i artikel 16.8 om att lufttrafikföretaget alltid ska tillåtas att utöva lufttrafik enligt kraven för allmän trafikplikt. Denna princip gäller inte längre om ensamrätt slutgiltigt har beviljats till ett lufttrafikföretag i enlighet med den nationella lagstiftningen och förfrågningsunderlaget.

6.5 Omprövning av den allmänna trafikplikten och ensamrätten vid varje koncessionsperiods slut

84. Såsom tidigare angetts bör medlemsstaterna regelbundet bedöma den allmänna trafikpliktens nödvändighet och lämplighet. Vid en begränsad (exklusiv) allmän trafikplikt ska situationen omprövas vid koncessionsperiodens slut⁽⁶³⁾ och den fortsatta nödvändigheten av det begränsade tillträdet ska bedömas innan den nya koncessionen börjar⁽⁶⁴⁾. Syftet är generellt sett att under de sex månader som föregår den nya koncessionens början bedöma om de omständigheter under vilka den tidigare upphandlingen utfärdades är oförändrade. Vid bedömningen tas vanligtvis hänsyn till den senaste koncessionsperioden, framför allt när det gäller den konstaterade efterfrågan, och huruvida lämplig lufttrafik kan tillhandahållas utan ensamrätt och/eller med en ändrad eller en mindre restriktiv allmän trafikplikt eller till och med utan någon sådan.
85. Perioden på sex månader är inte den längsta tidsperiod under vilken kommissionen ska ge "klartecken" för den avsedda allmänna trafikplikten. Förordningen innehåller inga bestämmelser om ett sådant klartecken, och det finns andra skäl till att denna period har fastställts. Den behövs särskilt för att andra lufttrafikföretag ska kunna erbjuda sig att utöva lufttrafik på flyglinjen med allmän trafikplikt utan ensamrätt eller ersättning, vilket skulle kunna innebära att det inte längre finns något behov av begränsat tillträde. Om så inte sker skulle detta kunna vara ett tecken på att det fortfarande finns ett behov av begränsat tillträde. Det är i vilket fall medlemsstaternas uppgift att först göra en bedömning av behovet av begränsat tillträde, vilken ska granskas av kommissionen i enlighet med EU-rätten.

6.6 Specialfall: gruppering av flyglinjer i upphandlingssyfte

86. Medlemsstaterna bör i princip genomföra ett offentligt anbudsförfarande för varje enskild flyglinje. Enligt förordningen får medlemsstaterna dock anordna ett offentligt anbudsförfarande för ett antal flyglinjer med allmän trafikplikt, men endast om detta är motiverat med hänsyn till effektiv drift⁽⁶⁵⁾. Detta innebär i praktiken att ett lufttrafikföretag ges ensamrätt på ett antal flyglinjer med allmän trafikplikt.
87. En sådan gruppering av flyglinjer med allmän trafikplikt kan vara motiverad, i synnerhet om flera flyglinjer med låg trafikintensitet utgör viktig kompletterande verksamhet (t.ex. flyglinjer till/inom en isolerad ögrupp eller ett avlägset och glesbefolkat område).

⁽⁶²⁾ Punkt 59.

⁽⁶³⁾ Artikel 16.9 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Artikel 17.4 i förordning (EG) nr 1008/2008. Den nya koncessionen börjar tidigast dagen efter den dag då den befintliga koncessionen upphör, men den kan också börja senare.

⁽⁶⁵⁾ Artikel 16.10 i förordning (EG) nr 1008/2008. Exempel på flyglinjer som slagits samman under upphandlingsskedet är 14 flyglinjer med allmän trafikplikt i ögruppen Azorerna, 4 flyglinjer med allmän trafikplikt på Shetlandsöarna, 6 flyglinjer med allmän trafikplikt på Orkneyöarna, 4 flyglinjer med allmän trafikplikt på Kanarieöarna och 4 flyglinjer med allmän trafikplikt som förbinder de italienska öarna Lampedusa och Pantelleria med 3 städer på Sicilien.

88. Grupperingen måste göras av verksamhetsmässiga skäl (t.ex. tvingande behov av en operativ bas i ett avlägset område). Huvudsyftet med grupperingen får inte vara att minska kostnaderna för medlemsstaten. Det är därför inte möjligt att slå samman lönsamma och olönsamma flyglinjer som inte har någon gemensam operativ struktur.
89. Gruppering av flyglinjer i upphandlingssyfte, vilket beskrivs här, bör inte förväxlas med hopslagning av flyglinjer vid införande av allmän trafikplikt. Såsom förklaras i punkt 28 ovan bör tillträdet till en viss flyglinje inte göras beroende av utövandet av lufttrafik på andra flyglinjer. På samma sätt kan det vara så att vissa flyglinjer inte uppfyller kraven för att grupperas i upphandlingssyfte, i vilket fall de dock kan bli föremål för en anbudsinfordran som grupp, om detta är motiverat med hänsyn till effektiv drift ⁽⁶⁶⁾.

7. FÖRFARANDET VID OFFENTLIG ANBUDSINFORDRAN

90. När det gäller den fas som föregår offentliggörandet enligt artikel 17.4 ⁽⁶⁷⁾, föreskrivs det i förordningen att den berörda medlemsstaten ska överlämna hela texten med erbjudandet att delta i anbudsförfarandet till kommissionen utom när den, i enlighet med artikel 16.5, har tillkännagivit den allmänna trafikplikten genom offentliggörandet av ett meddelande i sin nationella officiella tidning. I ett sådant fall ska anbudsförfarandet också offentliggöras i den nationella officiella tidningen ⁽⁶⁸⁾. För att säkerställa en ändamålsenlig och skyndsam hantering, ska medlemsstaten också överlämna ett utkast till meddelande om erbjudandet att delta i anbudsförfarandet (på något av EU:s officiella språk) till kommissionen (per e-post till den särskilda e-postadress som tidigare angetts) ⁽⁶⁹⁾ (i elektroniskt format, genom användning av ett vanligt databehandlingssystem), vilket ska offentliggöras i EUT på samtliga EU-språk. Utkastet till meddelande bör innehålla de uppgifter som anges i artikel 17.5 i förordningen. Kommissionen har utarbetat mallar som finns att tillgå på CIRCABC:s webbplats och på begäran från kommissionen. Medlemsstaterna uppmanas även att översända villkoren för det planerade kontraktet och andra handlingar som rör de aspekter som anges i artikel 17.3 i förordning (EG) nr 1008/2008.
91. Enligt artikel 17.6 i förordning (EG) nr 1008/2008 ska de berörda medlemsstaterna utan dröjsmål och kostnadsfritt tillhandahålla relevanta uppgifter och handlingar som begärs av en part som är intresserad av att delta i den offentliga anbudsförfarandet. Anbudshandlingarna måste inte tillhandahållas till intressenter på andra språk än den berörda medlemsstatens språk, men det kan leda till att fler anbudsgivare lämnar in anbud.
92. Anbudsinfordran och senare kontrakt bör åtminstone omfatta de punkter som anges i artikel 17.3 i förordningen. Det är upp till medlemsstaternas behöriga myndigheter att bestämma det exakta formatet och innehållet i dessa handlingar, och kommissionen har inte några mallar för dessa.
93. Medlemsstaterna får utfärda en enda anbudsinfordran som omfattar flera olika flyglinjer av administrativa effektivitetsskäl ⁽⁷⁰⁾. Detta kan leda till att flera lufttrafikföretag utövar lufttrafik på de olika berörda flyglinjerna, eftersom detta inte innebär att anbud endast kan inges för alla berörda flyglinjer.
94. Tidsfristen för inlämnande av anbud får inte vara kortare än två månader räknat från dagen för offentliggörandet av meddelandet ⁽⁷¹⁾. Det datum då ensamrättsperioden börjar måste anges i erbjudandet att delta i anbudsförfarandet. Detta datum är vanligtvis startdatumet för kontraktet med det utvalda lufttrafikföretaget, men kontraktet kan också inledas i ett senare skede. Kontraktet och den verksamhet som detta omfattar får inte inledas före angivet startdatum för ensamrätten.
95. I artikel 17.4 föreskrivs att om anbudet avser en flyglinje till vilken tillträdet redan har begränsats till endast ett lufttrafikföretag, ska erbjudandet att delta i anbudsförfarandet offentliggöras minst sex månader innan löptiden för den nya koncessionen börjar. Enligt denna bestämmelse är syftet med denna minimiperiod att se till att det kan göras en riktig bedömning av huruvida det fortfarande är nödvändigt att begränsa tillträdet ⁽⁷²⁾. Det är också möjligt att offentliggöra ett meddelande om att en flyglinje kommer att öppnas upp på nytt när ett kontrakt med ett lufttrafikföretag med ensamrätt upphör och flyglinjen återigen blir en öppen flyglinje med allmän trafikplikt. Ett nytt erbjudande att delta i anbudsförfarandet innebär dock också att lufttrafikföretag kan informeras och meddela sin vilja att utöva lufttrafik utan ensamrätt och ersättning.

⁽⁶⁶⁾ Artikel 16.10 i förordning (EG) nr 1008/2008. Se punkt 94 nedan.

⁽⁶⁷⁾ Se även punkt 72 ovan.

⁽⁶⁸⁾ Artikel 17.2 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ GD MOVE begär ett offentliggörande via kommissionens generalsekretariat. Medlemsstaterna bör inte ta direkt kontakt med EU:s publikationsbyrå. Meddelandena kommer också att offentliggöras på GD MOVE:s webbplats, i dess nyhetsbrev och inom CIRCABC:s diskussionsgrupp.

⁽⁷⁰⁾ Artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Artikel 17.4 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Artikel 17.4 i förordning (EG) nr 1008/2008.

96. Medlemsstaterna måste utan dröjsmål informera kommissionen om resultatet av det offentliga anbudsförandet⁽⁷³⁾. Det finns för närvarande ingen mall för detta ändamål. Kommissionen får anmoda medlemsstaterna att inom en månad överlämna alla relevanta dokument som rör valet av lufttrafikföretag för fullgörandet av en allmän trafikplikt⁽⁷⁴⁾.

8. ERSÄTTNING OCH REGLER OM STATLIGT STÖD

8.1 Möjlighet till ersättning och ersättningsbelopp

97. Anbudsförandet syftar till att ge ett enskilt lufttrafikföretag ensamrätt att utöva lufttrafik på en flyglinje med allmän trafikplikt. Enligt artikel 17.8 i förordningen får den berörda medlemsstaten ge ersättning till det lufttrafikföretag som valts ut genom anbudsförandet för att det uppfyller de normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten. Ensamrätt kan endast ges genom offentligt anbudsförande, även om ett lufttrafikföretag erbjuder sig att utöva lufttrafik på flyglinjen utan ersättning⁽⁷⁵⁾.
98. Ersättningen får inte överstiga det belopp som krävs för att täcka de nettokostnader som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed samt till en rimlig vinst⁽⁷⁶⁾. I förordning (EG) nr 1008/2008 ges ingen definition av begreppet "rimlig vinst". I fråga om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs detta begrepp i artikel 5.5 i kommissionens beslut 2012/21/EU⁽⁷⁷⁾ (nedan kallat *beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) som en "kapitalavkastning som skulle krävas av ett typiskt företag som överväger om det ska tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse under hela den period som den officiella handlingen om tilldelning gäller, med hänsyn tagen till graden av risk". I artikel 5.7 i detta beslut föreskrivs följande: "Om tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse inte är förknippat med en betydande kommersiell eller avtalsrelaterad risk, särskilt om nettokostnaden för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i allt väsentligt kompenseras fullt ut i efterhand, får den rimliga vinsten inte överskrida den tillämpliga swap-räntan plus ett riskpremietillägg på 100 räntepunkter."⁽⁷⁸⁾ Det förefaller rimligt att tillämpa dessa principer även för lufttransport med allmän trafikplikt i enlighet med förordningen. Om vinsten överskrider den rimliga nivån, kan ersättningen även ge upphov till frågor när det gäller förenligheten med lagstiftning om statligt stöd.
99. Den ersättning som betalas till lufttrafikföretaget bör beräknas utifrån de effektiva, faktiska kostnaderna och intäkterna från utövandet av lufttrafik på flyglinjen enligt lufttrafikföretagets noteringar. För att dessa ska vara öppet redovisade och kontrollerbara uppgifter, måste lufttrafikföretaget upprätthålla ett tillräckligt utförligt redovisningssystem för att kostnaderna och intäkterna för den specifika flyglinjen med allmän trafikplikt ska kunna beräknas. Ersättningen är hur som helst begränsad till det belopp som anges i lufttrafikföretagets anbud.

8.2 Förhållandet till regler om statligt stöd

100. För det första måste man komma ihåg att bedömningen av statligt stöd sker utanför den bedömning som görs enligt bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008. Om kraven i förordning (EG) nr 1008/2008 inte uppfylls, exempelvis när det gäller fastställandet av den allmänna trafikplikten, och om en allmän trafikplikt är förenad med ekonomisk ersättning kan kraven enligt reglerna för statligt stöd inte heller uppfyllas. Kommissionens berörda avdelningar har ett nära samarbete när det gäller att bedöma system med allmän trafikplikt, men det är viktigt att betona att statligt stöd, där sådant krävs⁽⁷⁹⁾, anmäls till kommissionen separat från systemet med allmän trafikplikt. Den senare sortens anmälningar hanteras på administrativ nivå av GD MOVE, medan anmälningar om nödvändigt statligt stöd hanteras av kommissionens generaldirektorat för konkurrens (GD COMP). Båda dessa uppsättningar regler och förfaranden måste följas, och båda möjliggör klagomål till kommissionen.

⁽⁷³⁾ Artikel 17.9 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Artikel 17.10 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Artikel 16.10 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Artikel 17.8 i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Kommissionens beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3).

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

⁽⁷⁹⁾ Man bör komma ihåg att ingen anmälan krävs om Altmarkkriterierna (se fotnot 83) eller bestämmelserna i beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (se fotnot 85) följs.

8.2.1 Offentliga subventioner som ersättning för allmän trafikplikt

101. Förordningen gäller på samma sätt oavsett om ersättning beviljas eller inte. Om ersättning för allmän trafikplikt beviljas, måste dock detta göras i överensstämmelse med de fördragsenliga reglerna för statligt stöd (artiklarna 107–109 i EUF-fördraget), enligt EU-domstolens tolkning, och med reglerna inom kommissionens instrument som reglerar statligt stöd för tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Dessa kommissionsinstrument är följande:

- a) Ett meddelande ⁽⁸⁰⁾ som förklarar de viktigaste koncepten för tillämpningen av reglerna om statligt stöd när det gäller ekonomisk ersättning för tillhandahållandet av offentliga tjänster, samt under vilka villkor (de s.k. Altmarkkriterierna ⁽⁸¹⁾, se nästa punkt nedan) ekonomisk ersättning för tillhandahållande av offentliga tjänster inte utgör statligt stöd.
- b) Kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 om stöd av mindre betydelse som beviljas för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (nedan kallad *förordning (EU) nr 360/2012*) ⁽⁸²⁾, där det föreskrivs att statligt stöd i form av ersättning som inte är högre än 500 000 euro under en period av tre beskattningsår inte bör anses utgöra stöd, förutsatt att villkoren i förordningen uppfylls.
- c) Beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse innehåller de villkor som ska uppfyllas för att statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster ska vara förenligt med den inre marknaden och ska undantas från anmälningsskyldigheten. Detta beslut omfattar ersättning för allmän trafikplikt som beviljas till lufttrafikföretag när det gäller luftförbindelser till öar med en årlig genomsnittstrafik på högst 300 000 passagerare och som överensstämmer med förordning (EG) nr 1008/2008.
- d) Ett meddelande om rambestämmelser om statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster ⁽⁸³⁾ (nedan kallat *rambestämmelser för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) där det anges under vilka villkor ersättning som omfattas av anmälningsskyldigheten ⁽⁸⁴⁾ kan förklaras förenlig med artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- e) Vägledning om hur Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd, offentlig upphandling och den inre marknaden ska tillämpas på tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, särskilt sociala tjänster av allmänt intresse ⁽⁸⁵⁾, vilken innehåller ytterligare vägledning om tillämpningen av reglerna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

8.2.2 Altmarkkriterierna

102. I sin dom i mål Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmarkmålet), fann EU-domstolen att ersättning för allmännyttiga tjänster inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget, under förutsättning att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda:

1. Det stödmottagande företaget måste faktiskt ha en allmän trafikplikt att fullgöra, och denna plikt måste vara klart definierad.
2. De parametrar som används för att beräkna ersättningen måste ha fastställts i förväg på ett objektivet och öppet sätt.
3. Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn tagen till relevanta intäkter och en rimlig vinst.
4. När det företag som ska fullgöra den allmänna trafikplikten i ett konkret fall inte har valts ut till följd av ett offentligt anbudsförfarande för att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsterna till lägst kostnad för allmänheten, måste storleken på den nödvändiga ersättningen fastställas utifrån en analys av de kostnader som ett vanligt välskött företag med lämpliga transportmedel skulle ha ådragit sig.

⁽⁸⁰⁾ Meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4).

⁽⁸¹⁾ Mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

⁽⁸²⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 114, 26.4.2012, s. 8).

⁽⁸³⁾ Meddelande från kommissionen – Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (EUT C 8, 11.1.2012, s. 15).

⁽⁸⁴⁾ Dvs. när ersättningen för allmännyttiga tjänster inte uppfyller Altmarkkriterierna, inte omfattas av förordningen om stöd av mindre betydelse som beviljas för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och inte är gruppundantaget enligt beslutet.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2, tillgänglig på:

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

103. Om dessa fyra kriterier uppfylls utgör ersättningen för allmän trafikplikt inte statligt stöd och ingen anmälan om statligt stöd behöver då göras till kommissionen i detta fall (anmälnings- och offentliggörandekraven i förordning (EG) nr 1008/2008 är dock fortfarande tillämpliga)⁽⁸⁶⁾. Det är först och främst upp till behöriga nationella myndigheter att bedöma om dessa fyra kriterier uppfylls till följd av ersättning som beviljats i enlighet med artikel 17.8 i förordning (EG) nr 1008/2008.
104. Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008 har tagits fram utifrån kriterierna ovan: Artikel 17.3 a avser det första Altmarkkriteriet, artikel 17.3 e det andra, artikel 17.8 det tredje och, när det gäller det fjärde Altmarkkriteriet, föreskrivs det i artikel 16.10 tillämpning av ett anbudsförfarande. Artikel 16.10 innehåller inga ytterligare begränsningar av anbudsförfandet, men enligt avgörandet i Altmarkmålet bör det valda förfandet innebära att tjänster tillhandahålls till lägsta kostnad för samhället. Vid tillämpningen av det fjärde Altmarkkriteriet kan det därför i regel inte antas att detta kriterium har uppfyllts om endast ett anbud inlämnats under anbudsförfandet, såvida inte (i) det finns särskilt starka garantier för utformningen av förfandet som säkerställer att tjänsten tillhandahålls till lägsta kostnad för allmänheten eller (ii) den berörda medlemsstaten genom ytterligare åtgärder kontrollerar att resultatet motsvarar den lägsta kostnaden för allmänheten. Detta innebär att om villkoren i förordning (EG) nr 1008/2008 följs, mot bakgrund av de förklaringar som ges ovan, kan det i princip anses att det inte finns något statligt stöd.
105. Om det, mot bakgrund av de kriterier som fastställts i Altmarkmålet, inte kan uteslutas att det kan finnas statligt stöd bör den berörda medlemsstaten på något annat sätt se till att reglerna om statligt stöd följs. Ett sådant fall kan exempelvis uppstå om lufttrafikföretaget, enligt de nödlägesvillkor som anges i artikel 16.12, väljs ut utan ett öppet anbudsförfarande, efter ömsesidig överenskommelse mellan medlemsstatens myndigheter och lufttrafikföretaget. I sådana fall bör medlemsstaten kontrollera att ersättningsbeloppet inte medför statligt stöd på grundval av Altmarkkriterierna eller förordning (EG) nr 360/2012. I det motsatta fallet är det också möjligt att stödet är förenligt med den inre marknaden enligt beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, vilket skulle innebära att ingen anmälan krävs, eller att det måste anmälas. Kommissionen kan dock förklara stödet förenligt enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget om villkoren i rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse uppfylls.

9. NÖDFÖRFARANDET

106. Under en exklusiv koncession kan det EU-lufttrafikföretag som valts ut genom offentligt anbudsförfarande tvingas sluta tillhandahålla tjänsterna med kort varsel, till exempel på grund av ekonomisk insolvens. Under sådana omständigheter kan, om så krävs, ett nödförfarande inledas enligt artikel 16.12 för att undvika avbrott i den berörda lufttrafiken. Förfandet gäller endast vid plötsliga och oväntade avbrott i lufttrafiken på en flyglinje där trafiken redan utövas av ett lufttrafikföretag som valts ut genom offentlig upphandling. Det gäller inte om nationella förfaranden för att ändra en allmän trafikplikt eller för att förlänga kontrakt har tagit oväntat lång tid⁽⁸⁷⁾.
107. Nödförfandet får inte tillämpas i bland annat följande situationer:
- Om ett flygbolag utövat lufttrafik på flyglinjen utan ensamrätt (öppen allmän trafikplikt).
 - Om avbrottet i lufttrafiken beror på att kontraktet löpt ut (vilket innebär att avbrottet är förutsebart och därmed inte plötsligt), och en ny inbjudan att lämna anbud borde ha offentliggjorts minst sex månader före den nya koncessionsperioden.
 - Om avbrottet i lufttrafiken sker efter ett meddelande från det utövande lufttrafikföretaget minst sex månader i förväg (avbrottet i lufttrafiken är inte plötsligt eller oförutsebart och det finns tillräckligt med tid att inleda ett nytt anbudsförfarande utan nödförfandet)⁽⁸⁸⁾.
108. Om det lufttrafikföretag som valts ut i enlighet med ovannämnda anbudsförfarande plötsligt avbryter lufttrafiken, får medlemsstaten välja ett annat EU-lufttrafikföretag för fullgörandet av den allmänna trafikplikten för en period

⁽⁸⁶⁾ Det bör t.ex. betonas att det första Altmarkkriteriet, liksom beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, kräver en "genuin" tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, vilket när det gäller lufttransport innebär att artiklarna 16 och 17 i förordning (EG) nr 1008/2008 måste följas.

⁽⁸⁷⁾ Kommissionen har noterat att nödförfandet används på ett mer omfattande sätt och att nationella tilldelningsförfaranden utnyttjas i situationer som faktiskt inte kan betecknas som nödlägen. Det är denna tendens som kommissionen avser att övervaka och kontrollera på nära håll samt åtgärda där så är nödvändigt.

⁽⁸⁸⁾ Artikel 17.4 i förordning (EG) nr 1008/2008 och punkt 97 ovan.

av upp till sju månader om ersättningsbeloppet fortfarande överensstämmer med artikel 17.8 i förordningen ⁽⁸⁹⁾ och om valet av det nya lufttrafikföretaget görs bland EU-lufttrafikföretag i överensstämmelse med principerna om öppenhet och icke-diskriminering. Ett nytt erbjudande att delta i anbudsförandet ska också omedelbart utfärdas för en fast kontraktsperiod, vilket också framgår växelverkan av tidsfristerna enligt nedanstående punkt.

109. Sjumånadersperioden ska räknas från det nyvalda lufttrafikföretagets driftstart. Den kan inte förlängas. Eftersom erbjudandet att delta i anbudsförandet syftar till att förlänga en redan befintlig ensamrätt, måste erbjudandet offentliggöras minst sex månader i förväg enligt artikel 17.4 i förordningen.
110. Principerna om öppenhet och icke-diskriminering vid valet av lufttrafikföretag bör respekteras, med hänsyn till de särskilda omständigheterna. Nödförfarandet gäller när det inte finns tillräckligt med tid att inleda en formell upphandling eftersom man måste hitta ett nytt lufttrafikföretag omgående. Myndigheterna bör dock snarast möjligt kontakta flera olika lufttrafikföretag som kan vara intresserade av att utöva lufttrafik på den berörda flyglinjen. Detta kan vara lufttrafikföretag som redan är aktiva i området och/eller som deltog i den senaste upphandlingen.
111. Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål informera kommissionen och övriga medlemsstater om nödförfarandet och om skälen till detta ⁽⁹⁰⁾. Det rekommenderas att medlemsstaten också informerar kommissionen om eventuella kontakter med andra lufttrafikföretag och om resultatet av dessa. Kommissionen kan också se till att ett meddelande offentliggörs i EUT, men detta är inget krav vid ett nödförfarande.
112. På begäran av en medlemsstat, eller på eget initiativ, får kommissionen i enlighet med relevant rådgivande förfarande tillfälligt stoppa nödförfarandet om den efter sin utvärdering anser att det inte uppfyller kraven för nödförfaranden i förordningen eller på annat sätt strider mot EU-rätten ⁽⁹¹⁾.

10. ANBUDSFÖRFARANDEN FÖR ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH UPPHANDLINGSREGLER

113. Förfarandena i förordning (EG) nr 1008/2008 måste alltid tillämpas vid anordnandet av upphandlingar av lufttrafik. När en medlemsstats behöriga myndighet tecknar ett offentligt tjänstekontrakt, måste den följa tillämpliga upphandlingsregler. Den 26 februari 2014 antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2014/24/EU och 2014/25/EU ⁽⁹²⁾ (nedan kallade *direktiv 2014/24/EU* och *direktiv 2014/25/EU*) som innehåller bestämmelser om offentliga tjänstekontrakt.
114. Samma datum antog Europaparlamentet och rådet ett nytt direktiv, nämligen direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner ⁽⁹³⁾ (nedan kallat *direktiv 2014/23/EU*), och enligt kommissionens erfarenhet utgör merparten kontrakt som tilldelas med tillämpning av artikel 17 i förordning (EG) nr 1008/2008 "tjänstekoncessioner" i den mening som avses i detta nya direktiv. Genom ett sådant kontrakt anförtror den behöriga myndigheten utövandet av lufttrafiken till ett lufttrafikföretag under en viss tid. Luftfartsföretaget är skyldigt att tillhandahålla de transporttjänster som anges i kontraktet, vanligen mot ekonomisk ersättning från myndigheten ⁽⁹⁴⁾. Luftfartsföretaget står i princip för verksamhetsrisken (om så inte är fallet är ett sådant kontrakt i princip ett offentligt kontrakt i den mening som avses i direktiv 2014/24/EU eller direktiv 2014/25/EU), vilket omfattar den risk som är förenad med efterfrågan på transporttjänsterna, eftersom de behöriga myndigheterna normalt inte garanterar i kontraktet att lufttrafikföretaget kommer att få tillbaka alla investeringar eller kostnader för att utföra avtalsförpliktelserna ⁽⁹⁵⁾. Det är viktigt att ett kontrakt anses utgöra en koncession, eftersom det i artikel 10.3 i direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner uttryckligen anges att direktivet inte ska tillämpas på tjänstekoncessioner för lufttransporttjänster som grundas på beviljande av en sådan operativ licens som avses i förordning (EG) nr 1008/2008. I sällsynta fall då överenskommelsen skulle kunna anses utgöra ett offentligt tjänstekontrakt som omfattas av direktiv 2014/24/EU eller direktiv 2014/25/EU, beroende på omständigheterna, skulle det tillämpliga direktivet i princip gälla samtidigt med förordning (EG) nr 1008/2008, som i egenskap av *lex specialis* har företräde vid tvister.

⁽⁸⁹⁾ Regler om statligt stöd måste som alltid också följas.

⁽⁹⁰⁾ Artikel 16.12 sista stycket första meningen i förordning (EG) nr 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ Ibid., andra meningen.

⁽⁹²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65); Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽⁹³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).

⁽⁹⁴⁾ Se även mål C-205/99, *Análir mot Administración General del Estado*, [2001] ECR I-1271, punkterna 63 och 65.

⁽⁹⁵⁾ Skillnaden i risknivå skulle också kunna påverka definitionen av rimlig vinst.

11. KOMMISSIONENS UNDERSÖKNINGAR OCH BESLUTSBEOFGENHETER

115. Medlemsstaterna måste vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla beslut (inklusive tilldelningsbeslut) om allmän trafikplikt kan omprövas effektivt och så snart som möjligt, till följd av överträdelse av EU-rätten eller nationella bestämmelser för genomförande av denna rätt ⁽⁹⁶⁾.
116. I enlighet med artikel 18.1 i förordningen kan kommissionen anmoda medlemsstaterna att inom två månader överlämna ett dokument som styrker behovet av den allmänna trafikplikten och dess överensstämmelse med de kriterier som nämns i artikel 16, en analys av regionens ekonomi, en analys av proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och målen för den ekonomiska utvecklingen och slutligen en analys av eventuell existerande lufttrafik och av andra tillgängliga transportsätt som skulle kunna anses utgöra en ersättning för den planerade trafikplikten. Kommissionens rätt att få sådana dokument och analyser som avses i artikel 18.1 a–d innebär att kommissionen kan få information om den allmänna trafikplikten och motiveringen till denna. De dokument som medlemsstaterna upprättar kan också beskriva bakgrunden till den allmänna trafikplikten och lämpligheten av denna enligt förordningen.
117. Kommissionen ska utföra en undersökning på en medlemsstats begäran eller på eget initiativ enligt artikel 18.2 i förordningen.
118. Enligt artikel 18.2 ska kommissionen fatta ett beslut ⁽⁹⁷⁾ på grundval av alla relevanta omständigheter om huruvida bestämmelserna i artiklarna 16 och 17 ska fortsätta att gälla för den berörda flyglinjen. Syftet är att säkerställa en korrekt tillämpning av reglerna såväl för införandet av den allmänna trafikplikten i sig som för begränsningen av tillträdet enligt artikel 16.9 och beloppet för eventuell ersättning som beviljas.

⁽⁹⁶⁾ Artikel 18.1 i förordning nr 1008/2008. Det är upp till medlemsstaten att besluta om detta ska göras av en administrativ förvaltning eller domstol.

⁽⁹⁷⁾ Tillämpning av relevant rådgivande förfarande i enlighet med artikel 18.2 i förordning (EG) nr 1008/2008.

BILAGA I

Frågeformulär utarbetat av GD COMP och GD MOVE för anmälan om allmän trafikplikt till kommissionen

Anmälan om allmän trafikplikt som införs på grundval av artiklarna 16 och 17 i förordning (EG) nr 1008/2008 ⁽¹⁾

* Var god bifoga detta formulär till dem som ska skickas till GD MOVE för offentliggörande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

* Formuläret ska skickas till MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Sidorna 1 och 2 bör skickas tillsammans med anmälan om införande av allmän trafikplikt.

* Sida 3 bör skickas tillsammans med meddelandet om anbudsinfördran.

Uppgifter om området		
Område som betjänas genom den allmänna trafikplikten ⁽²⁾		
Typ av flyglinje	Rör det sig om ett ytterområde eller ett utvecklingsområde? Rör det sig om en flyglinje med låg trafikintensitet som anses väsentlig för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den region som flygplatsen betjänar?	
Motivering avseende områdets behov ⁽³⁾		
Uppgifter om flyglinjen/flyglinjerna		
Sedan när har den allmänna trafikplikten varit införd på flyglinjen ⁽⁴⁾		
Total trafik på flyglinjen under de två senaste åren (uttryckt i antal passagerare)		
Total trafik ⁽⁵⁾ på de flygplatser som betjänats under de två senaste åren	Destinationsflygplats (som betjänar det berörda området)	
	Avreseflygplats	
Uppgifter om alternativ lufttrafik		
Alternativa flygplatser till destinations-/avreseflygplatsen ⁽⁶⁾		

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁽²⁾ Var god ange särskilt de städer som kommer att betjänas av flyglinjerna med allmän trafikplikt.

⁽³⁾ Var god ange vilka av de skäl som nämns i artiklarna 16.1 och 3 a i förordning (EG) nr 1008/2008 som motiverar behovet att införa den allmänna trafikplikten.

⁽⁴⁾ Var god bifoga texten från det senaste införandet eller den senaste ändringen av den allmänna trafikplikten på grundval av förordning (EG) nr 1008/2008 eller, i tillämpliga fall, förordning (EEG) nr 2408/92.

⁽⁵⁾ Antalet passagerare som avrest och ankommit.

⁽⁶⁾ Denna lista bör åtminstone innefatta de flygplatser som är belägna inom en 150 km radie eller 1 timme och 30 minuter i motsvarande tid från staden/städerna i det berörda området.

Uppgifter om alternativ lufttrafik	
Beskrivning av alternativ lufttrafik (avgångar, tidtabeller, mellanlandningar och säsongsvariation)	
Jämförelse av restider mellan den lufttrafik som omfattas av allmän trafikplikt och alternativ lufttrafik	
Slutsats om avsaknaden av ett fullgott alternativ för passagerarna	

Uppgifter om alternativa transportsätt						
Andra tillgängliga transportsätt (markera med ett kryss)	Sjötransport?		Järnvägstransport?		Vägtransport?	
Beskrivning av trafik som erbjuds med alternativa transportsätt (avgångar, tidtabeller, anhalter och säsongsvariation)						
Jämförelse av restider mellan den lufttrafik som omfattas av allmän trafikplikt och alternativ trafik						
Slutsats om avsaknaden av ett fullgott alternativ för passagerarna						

Uppgifter om den allmänna trafikplikten	
Kort redogörelse av den allmänna trafikplikten när det gäller priser, tidtabeller, avgångar och kapacitet.	
Hur har dessa serviceaspekter införts?	

Uppgifter om anbudsförfarandet	
Ange om anbudsförfarandet avser flera flyglinjer med hänsyn till effektiv drift	
Ange om anbudsförfarandet syftar till att bevilja ensamrätt utan ekonomisk ersättning. Om så inte är fallet, förklara varför detta är olämpligt	
Ange om ekonomisk ersättning har erbjudits och beloppet av denna	
Ange hur den ersättning som erbjudits genom anbudsförfarandet och i förfrågningsunderlaget har beräknats	

Uppgifter om statligt stöd

Kommissionens avdelningar vill uppmärksamma nationella myndigheter på att överensstämmelse med kraven i förordning (EG) nr 1008/2008 inte påverkar den bedömning som görs utifrån reglerna om statligt stöd av en eventuell ekonomisk ersättning som beviljas i enlighet med artikel 17.8 i förordning (EG) nr 1008/2008 (se särskilt punkt 68 i meddelandet från kommissionen av den 20 december 2011 om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ⁽¹⁾).

En sådan ersättnings förenlighet med artiklarna 17.3, 17.8 och 16.10 i förordning (EG) nr 1008/2008 är inte tillräckligt för att de fyra kumulativa villkoren i Altmarkdomen ⁽²⁾ ska anses uppfyllda. Det är upp till de nationella myndigheterna att bedöma om dessa fyra villkor uppfylls till följd av finansiering som beviljats i enlighet med artikel 17.8 i förordning (EG) nr 1008/2008. Om så inte är fallet utgör ersättningen i fråga statligt stöd (stöd av mindre betydelse enligt definitionen i förordning (EU) nr 360/2012 anses inte uppfylla samtliga kriterier i artikel 107.1 i EUF-fördraget och omfattas därmed inte av den anmälningsskyldighet som fastställs i artikel 108.3 i detta fördrag ⁽³⁾).

Sådant statligt stöd kan förklaras förenligt och undantas anmälningsskyldigheten om kriterierna i kommissionens beslut om statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster ⁽⁴⁾ uppfylls. I det motsatta fallet gäller anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget. Ersättningen kan därefter förklaras vara förenlig med den inre marknaden på grundval av Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster ⁽⁵⁾. För att begränsa antalet anmälningar får medlemsstaterna anmäla stödordningar i stället för enskilda stödåtgärder.

⁽¹⁾ EUT C 8, 11.1.2012, s. 4.

⁽²⁾ Mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, punkterna 87–93. De fyra villkoren är följande: 1. Det mottagande företaget måste faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade. 2. De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas ska vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt, på så sätt att det kan undvikas att ersättningen medför att det mottagande företaget gynnas ekonomiskt i förhållande till konkurrerande företag. 3. Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter. 4. När det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna i ett konkret fall inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, ska storleken på den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten.

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 114, 26.4.2012, s. 8).

⁽⁴⁾ Kommissionens beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3). Detta rör exempelvis flyglinjer till öar där den årliga trafiken under de två föregående räkenskapsåren inte överskred 300 000 passagerare.

⁽⁵⁾ EUT C 8, 11.1.2012, s. 15.

BILAGA II

Utdrag ur bestämmelserna om allmän trafikplikt i förordning (EG) nr 1008/2008**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)**

Skälen 11 och 12 samt artiklarna 16–18:

och av följande skäl:

11. För att ta hänsyn till de yttersta randområdenas särdrag och särskilda begränsningar, särskilt deras avlägsna belägenhet, ökaraktär och ringa storlek, och behovet av att på lämpligt sätt förbinda dem med gemenskapens centrala områden, kan en särskild ordning vara motiverad när det gäller reglerna om giltighetstiden för avtal om allmän trafikplikt på flyglinjer till sådana regioner.
12. De förhållanden under vilka allmän trafikplikt får införas bör tydligt fastställas på ett otvetydigt sätt, samtidigt som därmed sammanhörande anbudsförfaranden bör möjliggöra för ett tillräckligt antal konkurrerande lufttrafikföretag att delta i förfarandena. Kommissionen bör kunna inhämta all information som är nödvändig för att kunna bedöma de ekonomiska motiven för allmän trafikplikt i enskilda fall.

*Artikel 16***Allmänna principer för allmän trafikplikt**

1. En medlemsstat får, efter samråd med andra berörda medlemsstater och efter att ha meddelat kommissionen, berörda flygplatser och de lufttrafikföretag som utövar lufttrafik på flyglinjen, inom sitt territorium införa allmän trafikplikt med avseende på regelbunden lufttrafik mellan en flygplats i gemenskapen och en flygplats som betjänar ett ytterområde eller ett utvecklingsområde på dess territorium eller på en flyglinje med låg trafikintensitet till valfri flygplats på dess territorium, om flyglinjen anses väsentlig för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den region som flygplatsen betjänar. Trafikplikten ska införas endast i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet, vilka lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen.

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

2. I de fall då inget annat transportsätt kan säkerställa en oavbruten trafik med minst två dagliga avgångar, får de berörda medlemsstaterna även låta den allmänna trafikplikten omfatta ett krav på att alla EG-lufttrafikföretag som avser att utöva lufttrafik på flyglinjen garanterar att de kommer att göra detta under en viss period som ska fastställas i enlighet med de andra villkoren för allmän trafikplikt.

3. Frågan om huruvida en planerad allmän trafikplikt är nödvändig och adekvat ska bedömas av medlemsstaterna med beaktande av

- a) proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och den berörda regionens behov av ekonomisk utveckling,
- b) möjligheten att anlita andra transportsätt samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven, i synnerhet när befintliga tågförbindelser betjänar den planerade sträckan med en restid på mindre än tre timmar och med tillräcklig frekvens, tillräckliga förbindelser och lämpliga tidpunkter,
- c) de passagerarpriser och villkor som kan erbjudas kunderna,
- d) det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på flyglinjen.

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

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

- a) Namnen på de två flygplatser som förbinds med den aktuella flyglinjen och på eventuella mellanlandningsorter.
- b) Det datum då den allmänna trafikplikten träder i kraft.

c) Fullständig adress till den plats där texten och all annan relevant information och/eller dokumentation om den allmänna trafikplikten ska tillhandahållas utan dröjsmål och kostnadsfritt av den berörda medlemsstaten.

5. Utan hinder av bestämmelserna i punkt 4 med avseende på flyglinjer där antalet passagerare som förväntas utnyttja flyglinjen understiger 10 000 per år ska meddelandet om allmän trafikplikt offentliggöras antingen i *Europeiska unionens officiella tidning* eller i den berörda medlemsstatens nationella officiella tidning.

6. En allmän trafikplikt får inte träda i kraft före dagen för offentliggörandet av det meddelande som avses i punkt 4 andra stycket.

7. När allmän trafikplikt föreligger enligt punkterna 1 och 2 får EG-lufttrafikföretagen erbjuda seat only-försäljning, under förutsättning att den berörda lufttrafiken uppfyller samtliga krav för den allmänna trafikplikten. Den lufttrafiken ska därmed betraktas som regelbunden lufttrafik.

8. När allmän trafikplikt föreligger enligt punkterna 1 och 2 ska EG-lufttrafikföretagen alltid tillåtas att utöva regelbunden lufttrafik som uppfyller alla krav för allmän trafikplikt, inbegripet den driftsperiod som kan krävas i enlighet med punkt 2.

9. Om inget EG-lufttrafikföretag utövar eller kan visa att det står i begrepp att utöva bärkraftig regelbunden lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikt som gäller för flyglinjen får den berörda medlemsstaten, utan hinder av bestämmelserna i punkt 8, begränsa tillträde till den regelbundna lufttrafiken på den flyglinjen till endast ett EG-lufttrafikföretag för en period på högst fyra år, varefter situationen ska omprövas.

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

10. Rättigheten att utöva lufttrafik på de flyglinjer som nämns i punkt 9 ska erbjudas genom offentligt anbudsförfarande i enlighet med artikel 17, antingen för en flyglinje eller, i fall då det är motiverat med hänsyn till effektiv drift, för ett antal flyglinjer, riktat till alla EG-lufttrafikföretag som är berättigade att utöva sådan lufttrafik. Av administrativa effektivitetsskäl får en medlemsstat utfärda en enda anbudsinfordran som omfattar olika flyglinjer.

11. En allmän trafikplikt ska anses ha upphört att gälla om ingen regelbunden lufttrafik har utförts under en period av tolv månader på den flyglinje som omfattas av en sådan trafikplikt.

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

a) Alla utbetalningar av ersättning från medlemsstaten ska ske i enlighet med artikel 17.8.

b) Valet ska göras bland EG-lufttrafikföretag i överensstämmelse med principerna om öppenhet och icke-diskriminering.

c) Ett nytt anbudsförfarande ska inledas.

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

Artikel 17

Offentligt anbudsförfarande för allmän trafikplikt

1. Det offentliga anbudsförfarande som krävs enligt artikel 16.10 ska genomföras i enlighet med förfarandet i punkterna 2–10 i den här artikeln.

2. Den berörda medlemsstaten ska överlämna hela texten med erbjudandet att delta i anbudsförfarandet till kommissionen utom när den, i enlighet med artikel 16.5, har tillkännagivit den allmänna trafikplikten genom offentliggörandet av ett meddelande i den nationella officiella tidningen. I så fall ska anbudsförfarandet också offentliggöras i den nationella officiella tidningen.

3. Ett erbjudande att delta i ett offentligt anbudsförfarande och senare kontrakt ska bland annat omfatta följande punkter:

a) De normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten.

b) Regler för ändring och hävning av kontraktet, särskilt med hänsyn till oförutsedda förändringar.

c) Kontraktets giltighetstid.

- d) Sanktioner om kontraktet inte uppfylls.
- e) Objektiva och öppet redovisade parametrar som ska användas som grundval för beräkning av eventuell ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt.
4. Kommissionen ska offentliggöra erbjudandet att delta i anbudsförfarandet genom ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Tidsfristen för inlämnande av anbud får inte vara kortare än två månader räknat från dagen för offentliggörandet av ett sådant meddelande. Om anbudet avser en flyglinje till vilken tillträdet redan har begränsats till endast ett lufttrafikföretag i enlighet med artikel 16.9, ska erbjudandet att delta i anbudsförfarandet offentliggöras minst sex månader innan löptiden för den nya koncessionen börjar så att det kan provas huruvida det fortfarande är nödvändigt att begränsa tillträdet.
5. Meddelandet ska innehålla följande uppgifter:
- a) Berörd(a) medlemsstat(er).
- b) Berörd flyglinje.
- c) Kontraktets löptid.
- d) Fullständig adress till den plats där texten med erbjudandet att delta i anbudsförfarandet, och all annan relevant information och/eller dokumentation om det offentliga anbudsförfarandet och den allmänna trafikplikten, ska tillhandahållas av den berörda medlemsstaten.
- e) Tidsfrist för inlämnande av anbud.
6. Berörda medlemsstater ska utan dröjsmål och kostnadsfritt tillhandahålla alla relevanta upplysningar och handlingar som begärs av en part som berörs av det offentliga anbudsförfarandet.
7. Urvalet bland anbuderna ska göras så snart som möjligt och därvid ska hänsyn tas till tjänstens lämplighet, inberäknat de priser och villkor som kan erbjudas kunderna och kostnaden för den eventuella kompensation som krävs från de berörda medlemsstaterna.
8. Den berörda medlemsstaten kan ge ersättning till ett lufttrafikföretag som har valts ut enligt punkt 7 för att det uppfyller de normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten enligt artikel 16. Ersättningen får inte överstiga det belopp som krävs för att täcka de nettokostnader som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed samt till en rimlig vinst.
9. Kommissionen ska utan dröjsmål skriftligen informeras om följande uppgifter av medlemsstaten om resultatet av det offentliga anbudsförfarandet och om valet av lufttrafikföretag:
- a) Antal anbudsgivare, deras namn samt upplysningar om respektive företag.
- b) Driftsrelaterade inslag i anbudet.
- c) Ersättning som begärs i anbudet.
- d) Namn på den utvalda anbudsgivaren.
10. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, får kommissionen anmoda medlemsstater att inom en månad överlämna alla relevanta dokument som rör valet av ett lufttrafikföretag för fullgörandet av en allmän trafikplikt. Om de begärda dokumenten inte överlämnas inom tidsfristen, får kommissionen besluta att tillfälligt stoppa erbjudandet att delta i anbudsförfarandet i enlighet med förfarandet i artikel 25.2.

Artikel 18

Granskning av allmän trafikplikt

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslut fattade enligt artiklarna 16 och 17 kan omprövas effektivt och, framför allt, så snart som möjligt i de fall då dessa beslut strider mot gemenskapsrätten eller nationella regler för genomförande av gemenskapsrätten.
- I synnerhet får kommissionen, på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, anmoda medlemsstaterna att inom två månader överlämna
- a) ett dokument som styrker behovet av den allmänna trafikplikten och dess överensstämmelse med de kriterier som nämns i artikel 16,
- b) en analys av regionens ekonomi,
- c) en analys av proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och målen för den ekonomiska utvecklingen,
- d) en analys av eventuell existerande lufttrafik och av andra tillgängliga transportsätt som skulle kunna anses utgöra en ersättning för den planerade trafikplikten.

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