

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1008/2008

2015/EØS/76/25

av 24. september 2008

## om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (omarbeiding)(\*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>, under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det skal gjøres en rekke vesentlige endringer i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper<sup>(4)</sup>, (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruiter innenfor Fellesskapet<sup>(5)</sup> og (EØF) nr. 2409/92 av 23. juli 1992 om takster og rater i lufttrafikk<sup>(6)</sup>. Av klarhetshensyn bør disse forordningene omarbeides og konsolideres i én forordning.
- 2) For å sikre en mer effektiv og enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det indre luftfartsmarked er det nødvendig å foreta en rekke tilpasninger av dagens rettslige rammer.
- 3) Med tanke på den mulige forbindelsen mellom et luftfartsselskaps økonomi og sikkerheten bør det etableres strengere tilsyn med luftfartsselskapers økonomiske stilling.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 90/2011 av 19. juli 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 54 av 6.10.2011, s. 78.

<sup>(1)</sup> EUT C 175 av 27.7.2007, s. 85.

<sup>(2)</sup> EUT C 305 av 15.12.2007, s. 11.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 11. juli 2007 (EUT C 175 E av 10.7.2008, s. 371), Rådets felles holdning av 18. april 2008 (EUT C 129 E av 27.5.2008, s. 1) og Europaparlamentets holdning av 9. juli 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(4)</sup> EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

<sup>(5)</sup> EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8.

<sup>(6)</sup> EFT L 240 av 24.8.1992, s. 15.

4) Ettersom luftfartsselskaper med faste driftsbaser i flere medlemsstater blir stadig viktigere, og det er behov for å sikre effektivt tilsyn med disse luftfartsselskapene, bør samme medlemsstat ha ansvaret for å føre tilsyn med luftfartsselskapenes godkjenningssertifikat og lisens.

5) For å sikre enhetlig kontroll med at alle luftfartsselskaper i Fellesskapet overholder kravene som gjelder for lisens, bør lisensutstedende myndigheter utføre jevnlig vurderinger av luftfartsselskapenes finansielle stilling. Luftfartsselskapene bør derfor framlegge tilstrekkelig informasjon om sin finansielle stilling, særlig de første to årene etter opprettelsen, da disse er særlig avgjørende for at luftfartsselskapet skal overleve i markedet. For å unngå konkurransevridning som følge av ulik regelanvendelse på nasjonalt plan er det nødvendig at medlemsstatene styrker det finansielle tilsynet med alle luftfartsselskaper i Fellesskapet.

6) For å redusere risikoen for passasjerene bør luftfartsselskaper i Fellesskapet som ikke overholder kravene for opprettholdelse av gyldig lisens, ikke kunne fortsette å utøve sin virksomhet. I slike tilfeller skal vedkommende lisensutstedende myndighet tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen.

7) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører<sup>(7)</sup> skal et luftfartsselskap ha forsikring som dekker erstatningsansvar ved ulykke med hensyn til passasjerer, frakt og tredjemann. Luftfartsselskaper bør også være forpliktet til å ha forsikring som dekker erstatningsansvar ved ulykker som omfatter post.

8) For å unngå overdreven bruk av avtaler om innleie av luftfartøyer registrert i tredjestater, særlig innleie av luftfartøyer med besetning, bør slike avtaler tillates bare ved ekstraordinære omstendigheter, som ved mangel på egnede luftfartøyer på fellesskapsmarkedet, og de bør være strengt tidsbegrenset og overholde sikkerhetsstandarder som tilsvarer de sikkerhetsregler som er fastsatt i Fellesskapets regelverk og i nasjonal lovgivning.

9) Når det gjelder ansatte i luftfartsselskaper i Fellesskapet som driver lufttrafikk fra driftssteder utenfor territoriet til den medlemsstaten der vedkommende luftfartsselskap

<sup>(7)</sup> EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1.

har sitt hovedforetak, må medlemsstaten sikre korrekt anvendelse av Fellesskapets regelverk og nasjonal lovgivning om sosiale rettigheter.

- 10) For å gjennomføre det indre luftfartsmarked bør begrensninger som fortsatt eksisterer medlemsstater imellom, som begrensninger på bruk av felles rutenummer på ruter til tredjestater eller på prisfastsettelsen på ruter til tredjestater med mellomlanding i en annen medlemsstat (flyginger etter sjettede frihet), oppheves.
- 11) Hensynet til de mest fjerntliggende regionenes særtrekk og særskilte begrensninger, særlig deres avsides beliggenhet, øykarakter og reduserte areal, og behovet for å gi dem hensiktsmessige forbindelser med Fellesskapets sentrale regioner kan berettiggje særlige ordninger med hensyn til reglene for gyldighetsperiode for avtaler om forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som omfatter ruter til slike regioner.
- 12) På hvilke vilkår forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste skal pålegges, bør defineres klart og entydig, samtidig som de tilknyttede anbudsprosedyrene bør tillate at tilstrekkelig mange anbydere deltar i anbudskonkurransene. Kommisjonen bør kunne innhente all den informasjon den trenger for å kunne vurdere den økonomiske begrunnelsen for å innføre forpliktelse til å yte offentlig tjeneste i hvert enkelt tilfelle.
- 13) Reglene for fordeling av trafikken mellom lufthavner som betjener samme by eller gruppe av byer, bør klargjøres og forenkles.
- 14) Det bør sikres at medlemsstatene har mulighet til å reagere på akutte problemer som oppstår som følge av uforutsigbare eller uunngåelige omstendigheter som gjør det teknisk eller praktisk svært vanskelig å drive lufttrafikk.
- 15) Kundene bør ha tilgang til alle takster og rater for lufttransport uavhengig av hvor i Fellesskapet de er bosatt, deres nasjonalitet og hvor i Fellesskapet reisebyråene er hjemmehørende.
- 16) Kundene bør ha mulighet til å sammenligne prisene for ulike luftfartsselskapers lufttransport på en effektiv måte. Endelig pris som kunden skal betale for lufttransport med utgangspunkt i Fellesskapet, bør derfor til enhver tid angis inklusive alle skatter, avgifter og gebyrer. Luftfartsselskaper i Fellesskapet oppfordres også til å angi endelig pris på sine flyginger fra tredjestater til Fellesskapet.
- 17) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning

1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.

- 18) Ettersom målene for denne forordning, som er å oppnå en mer enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det indre luftfartsmarked, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 19) Ministererklæringen om Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Cordoba 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, skal erstatte den felles erklæring om Gibraltar lufthavn avgitt i London 2. desember 1987, og full overholdelse av denne skal anses som overholdelse av erklæringen fra 1987.
- 20) Forordning (EØF) nr. 2407/92, (EØF) nr. 2408/92 og (EØF) nr. 2409/92 bør derfor oppheves —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

## KAPITTEL I

### ALMINNELIGE BESTEMMELSER

#### Artikkel 1

##### Formål

1. Denne forordning regulerer utstedelse av lisenser til luftfartsselskaper i Fellesskapet, disse luftfartsselskaperes rett til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet og prising av lufttrafikk innenfor Fellesskapet.
2. Anvendelsen av kapittel III i denne forordning på Gibraltar lufthavn berører ikke Kongeriket Spania og Det forente kongerikes rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.

#### Artikkel 2

##### Definisjoner

I denne forordning menes med

1. «lisens» en godkjenning gitt av vedkommende lisensutstedende myndighet til et foretak der foretaket gis tillatelse til å drive lufttrafikk som angitt i lisensen,

<sup>(1)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

2. «vedkommende lisensutstedende myndighet» en myndighet i en medlemsstat som har fullmakt til å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve en lisens i henhold til kapittel II,
3. «foretak» enhver fysisk eller juridisk person, uansett om den har et økonomisk formål eller ikke, eller ethvert offentlig organ, uansett om det er et eget rettssubjekt eller ikke,
4. «lufttrafikk» en flyging eller en serie flyginger som transporterer passasjerer, frakt og/eller post mot vederlag eller leieavgift,
5. «flyging» avgang fra en angitt lufthavn til en angitt bestemmelseslufthavn,
6. «lokal flyging» en flyging som ikke omfatter transport av passasjerer, post og/eller frakt mellom forskjellige lufthavner eller andre godkjente landingsplasser,
7. «lufthavn» ethvert område i en medlemsstat som er særlig tilpasset lufttrafikk,
8. «godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)» et dokument utstedt til et foretak som bekrefter at operatøren har den faglige dyktighet og den organisasjon som kreves for sikker drift av den virksomhet som er angitt i sertifikatet, som fastsatt i de relevante bestemmelser i fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning, alt etter omstendighetene,
9. «faktisk kontroll» et forhold som består i at rettigheter, kontrakter eller andre midler, samlet eller enkeltvis og ut fra de rettslige og faktiske forhold i den aktuelle sak, gir mulighet til direkte eller indirekte å øve avgjørende innflytelse på et foretak, særlig ved
- a) bruksrett til alle eller deler av foretakets aktiva,
- b) rettigheter eller kontrakter som medfører en avgjørende innflytelse på sammensetningen av, stemmegivningen i eller beslutningene til et foretaks organer, eller som på annen måte medfører en avgjørende innflytelse på foretakets forretningsdrift,
10. «luftfartsselskap» et foretak som har gyldig lisens eller tilsvarende,
11. «luftfartsselskap i Fellesskapet» (EF-luftfartsselskap) et luftfartsselskap som er tildelt gyldig lisens av vedkommende lisensutstedende myndighet i samsvar med kapittel II,
12. «forretningsplan» en utførlig beskrivelse av luftfartsselskapets planlagte forretningsvirksomhet i det aktuelle tidsrom, særlig med hensyn til forventet markedsutvikling og investeringene som skal foretas, herunder de finansielle og økonomiske følger av denne virksomheten,
13. «lufttrafikk innenfor Fellesskapet» lufttrafikk som finner sted innenfor Fellesskapet,
14. «trafikkrettighet» retten til å drive lufttrafikk mellom to lufthavner i Fellesskapet,
15. «setesalg» det salg av seter luftfartsselskapet, dets godkjente agent eller befrakter foretar direkte til offentligheten uten at andre tjenester, som innkvartering, er inkludert,
16. «ruteflyging» en serie flyginger som har samtlige av følgende kjennetegn:
- a) Det er på hver flyging seter og/eller kapasitet til transport av frakt og/eller post til salgs på individuelt grunnlag til allmennheten (enten direkte fra luftfartsselskapet eller fra dets godkjente agenter).
- b) De gjennomføres for å betjene trafikk mellom de samme to eller flere lufthavner, enten
- i samsvar med en offentliggjort rutetabell, eller
- ved flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de åpenbart utgjør en systematisk serie flyginger,
17. «kapasitet» det antall seter eller mengden av nyttebelastning som tilbys allmennheten på en ruteflyging i et bestemt tidsrom,
18. «takster» de priser i euro eller nasjonal valuta som passasjerene skal betale til luftfartsselskapene eller deres agenter eller billettselgere for lufttransport, samt vilkårene som gjelder for prisene, herunder vederlaget og vilkårene som tilbys agenter og andre mellomledd,
19. «fraktrater» de priser i euro eller nasjonal valuta som skal betales for transport av frakt, og vilkårene som gjelder for prisene, herunder vederlaget og vilkårene som tilbys agenter og andre mellomledd,
20. «berørt(e) medlemsstat(er)» de(n) medlemsstat(er) lufttrafikken drives i eller mellom,

21. «involvert(e) medlemsstat(er)» de(n) berørte medlemsstat(er) og de(n) medlemsstat(er) der det/de luftfartsselskap(er) som driver lufttrafikk, har lisens,
22. «gruppe av byer» et tettbygd område bestående av flere byer eller tettsteder som gjennom befolkningsvekst og ekspansjon har smeltet sammen til å bli ett sammenhengende bebygd område,
23. «driftsregnskap» en utførlig oversikt over inntekter og kostnader for det aktuelle tidsrom, fordelt etter luftfartsvirksomhet og annen virksomhet og på materielle og immaterielle poster,
24. «avtale om leie av luftfartøy uten besetning» en avtale mellom foretak som fastsetter at luftfartøyet drives i henhold til leiers godkjenningssertifikat for luftfartsselskap,
25. «avtale om leie av luftfartøy med besetning» en avtale mellom luftfartsselskaper som fastsetter at luftfartøyet drives i henhold til utleiers godkjenningssertifikat for luftfartsselskap,
26. «hovedforetak» et EF-luftfartsselskaps hovedkontor eller forretningskontor i den medlemsstat der selskapets viktigste finansielle funksjoner og driftskontroll utøves, herunder sikring av kontinuerlig luftdyktighet.

## KAPITTEL II

### LISENS

#### Artikkel 3

##### Lisens

1. Ingen foretak etablert i Fellesskapet skal kunne utføre lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt mot vederlag og/eller leieavgift med mindre det er tildelt den nødvendige lisens.

Et foretak som oppfyller kravene i dette kapittel, har rett til å få lisens.

2. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal ikke tildele lisenser eller opprettholde lisensers gyldighet dersom noen av kravene i dette kapittel ikke er overholdt.

3. Uten ut dette berører andre gjeldende bestemmelser i fellesskapsretten eller nasjonal eller internasjonal lovgivning, er følgende kategorier lufttrafikk ikke underlagt kravet om å inneha gyldig lisens:

- a) lufttrafikk som utføres med ikke-motordrevet luftfartøy og/eller mikrolett motordrevet luftfartøy, og

- b) lokale flyginger.

#### Artikkel 4

##### Vilkår for tildeling av lisens

Et foretak skal tildeles lisens av en medlemsstats vedkommende lisensutstedende myndighet forutsatt at

- a) hovedforetaket ligger i medlemsstaten,
- b) det innehar et gyldig godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) utstedt av en nasjonal myndighet i samme medlemsstat hvis vedkommende lisensutstedende myndighet har ansvar for å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen gitt til et luftfartsselskap i Fellesskapet,
- c) det har ett eller flere luftfartøyer til disposisjon gjennom eierskap eller avtale om leie av luftfartøy uten besetning,
- d) hovedvirksomheten er å drive lufttrafikk alene eller i kombinasjon med en hvilken som helst annen forretningsmessig drift av luftfartøyer eller reparasjoner og vedlikehold av luftfartøyer,
- e) selskapsstrukturen tillater at vedkommende lisensutstedende myndighet gjennomfører bestemmelsene i dette kapittel,
- f) medlemsstater og/eller borgere av medlemsstater eier over 50 % av foretaket og har faktisk kontroll over det, enten direkte eller indirekte gjennom ett eller flere mellomliggende foretak, unntatt for eventuelle bestemmelser i avtaler som Fellesskapet har inngått med en tredjestat,
- g) det oppfyller de finansielle vilkårene fastsatt i artikkel 5,
- h) det oppfyller forsikringskravene fastsatt i artikkel 11 og i forordning (EF) nr. 785/2004, og
- i) det overholder bestemmelsene om god vandel som fastsatt i artikkel 7.

#### Artikkel 5

##### Finansielle vilkår for tildeling av lisens

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal nøye vurdere hvorvidt et foretak som søker om lisens for første gang, kan godtgjøre

- a) at det til enhver tid i et tidsrom på 24 måneder fra det tidspunkt driften begynner, kan oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser, som skal være vurdert på et realistisk grunnlag, og

b) at det i et tidsrom på tre måneder fra det tidspunkt driften begynner, kan dekke de faste og variable kostnadene som påløper i driften i henhold til forretningsplanen, og som skal være vurdert på et realistisk grunnlag uten at det tas hensyn til driftsinntekter.

2. I forbindelse med nr. 1 skal det for enhver søknad om lisens framlegges en forretningsplan for minst de tre første driftsårene. Forretningsplanen skal også gi utførlige opplysninger om finansielle bånd mellom søkeren og annen forretningsvirksomhet som søkeren deltar i direkte eller gjennom tilknyttede foretak. Søkeren skal også framlegge alle relevante opplysninger, særlig opplysningene nevnt i punkt 1 i vedlegg I.

3. Nr. 1 og 2 får ikke anvendelse for foretak som søker om lisens som skal dekke virksomhet med luftfartøyer med en største tillatte startmasse (MTOM) på mindre enn 10 tonn og/eller med færre enn 20 seter. Slike foretak skal godtgjøre at deres nettokapital utgjør minst 100 000 euro, eller på anmodning fra vedkommende lisensutstedende myndighet framlegge alle opplysninger som kan være relevante for vurderingen omhandlet i nr. 1, særlig opplysningene omhandlet i punkt 1 i vedlegg I.

Vedkommende lisensutstedende myndighet kan likevel anvende nr. 1 og 2 på et foretak som søker om lisens i henhold til bestemmelsene i forrige ledd, og som har til hensikt å drive ruteflyginger, eller hvis omsetning overstiger 3 millioner euro per år.

#### *Artikkel 6*

##### **Godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)**

1. Tildeling av en lisens og dens gyldighet skal til enhver tid være betinget av at luftfartsselskapet har et gyldig godkjenningssertifikat som angir hvilken virksomhet lisensen omfatter.

2. Enhver endring i godkjenningssertifikatet til et luftfartsselskap i Fellesskapet skal eventuelt gjenspeiles i selskapets lisens.

#### *Artikkel 7*

##### **Bevis for godandel**

1. Dersom det for utstedelse av en lisens kreves at de personer som faktisk og på varig grunnlag leder foretakets virksomhet, framlegger bevis for godandel eller for at deres bo ikke er tatt under konkursbehandling, skal vedkommende lisensutstedende myndighet for medlemsstatenes statsborgere godta som tilstrekkelig bevis at det framlegges dokumenter utstedt av vedkommende myndigheter i hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sitt faste bosted, som viser at kravene er oppfylt.

2. Dersom hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sitt faste bosted, ikke utsteder dokumentene nevnt i nr. 1, skal de erstattes med en erklæring under ed eller, i medlemsstater der edsavleggelse ikke anvendes, med en forsikring på ære og samvittighet som skal avgis for vedkommende retts- eller forvaltningsmyndighet, eventuelt for notarius publicus eller et vedkommende bransjeorgan i hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sin faste bosted. Myndigheten, notarius publicus eller vedkommende bransjeorgan skal utstede et bevis som bekreftelse på denne eden eller forsikringen.

3. Vedkommende lisensutstedende myndigheter kan kreve at dokumentene og bekreftelsene nevnt i nr. 1 og 2 ikke er eldre enn tre måneder ved framleggingen.

#### *Artikkel 8*

##### **Lisensens gyldighet**

1. En lisens er gyldig så lenge et luftfartsselskap i Fellesskapet oppfyller kravene fastsatt i dette kapittel.

Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal til enhver tid på anmodning kunne godtgjøre overfor vedkommende lisensutstedende myndighet at det oppfyller alle kravene i dette kapittel.

2. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal føre nøye kontroll med oppfyllelsen av kravene i dette kapittel. Det skal alltid vurdere oppfyllelsen av disse kravene i følgende tilfeller:

- a) to år etter at en ny lisens er tildelt,
- b) ved mistanke om et potensielt problem, og
- c) på anmodning fra Kommisjonen.

Dersom vedkommende lisensutstedende myndighet mistenker at et EF-luftfartsselskaps økonomiske problemer kan påvirke driftssikkerheten, skal den umiddelbart underrette vedkommende myndighet med ansvar for luftfartsselskapets godkjenningssertifikat.

3. Lisensen skal forelegges for ny godkjenning

- a) når et luftfartsselskap i Fellesskapet ikke har startet sin virksomhet innen seks måneder etter at lisensen er tildelt,
- b) når et luftfartsselskap i Fellesskapet har innstilt sin virksomhet i mer enn seks måneder, eller

c) når et luftfartsselskap i Fellesskapet som har fått lisens på grunnlag av artikkel 5 nr. 3 første ledd, har til hensikt å utøve virksomhet med luftfartøyer som overskrider grensene fastsatt i artikkel 5 nr. 3, eller ikke lenger oppfyller de økonomiske vilkårene fastsatt i nevnte nummer.

4. Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal innen seks måneder etter utgangen av regnskapsåret framlegge sine reviderte regnskaper for foregående regnskapsår for vedkommende lisensutstedende myndighet, med mindre annet er fastsatt i nasjonal lovgivning. De første to årene et luftfartsselskap i Fellesskapet er i drift, skal opplysningene omhandlet i punkt 3 i vedlegg I gjøres tilgjengelige for vedkommende lisensutstedende myndighet på anmodning.

Vedkommende lisensutstedende myndighet kan til enhver tid vurdere de økonomiske resultatene til et luftfartsselskap i Fellesskapet som den har tildelt lisens, ved å anmode om relevante opplysninger. Som ledd i en slik vurdering skal det berørte EF-luftfartsselskapet ajourføre dataene omhandlet i punkt 3 i vedlegg I, og framlegge dem for vedkommende lisensutstedende myndighet på anmodning.

5. Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal underrette vedkommende lisensutstedende myndighet

a) på forhånd om eventuelle planer om drift av en ny rute til et kontinent eller en del av verden som det ikke tidligere har betjent, og om enhver annen vesentlig endring i omfanget av sin virksomhet, herunder, men ikke begrenset til, endringer i typen eller antallet luftfartøyer som benyttes,

b) på forhånd om eventuelle fusjoner eller oppkjøp det måtte ha til hensikt å gjennomføre, og

c) innen 14 dager om eventuelle endringer i eierskapet til enhver aksjepost som representerer 10 % eller mer av den samlede aksjekapitalen i EF-luftfartsselskapet eller dets morforetak eller det selskap som kontrollerer luftfartsselskapet i siste instans.

6. Dersom den lisensutstedende myndighet anser at endringene meddelt i samsvar med nr. 5 er av vesentlig betydning for EF-luftfartsselskapets økonomi, skal den i tillegg til de opplysninger som selskapet er pålagt å framlegge i henhold til nr. 4, be om å få framlagt en revidert forretningsplan som omfatter de varslede endringer, og som minst dekker en tolv månedersperiode regnet fra det tidspunkt da planen iverksettes, samt opplysningene omhandlet i punkt 2 i vedlegg I.

Vedkommende lisensutstedende myndighet skal på grunnlag av den reviderte forretningsplanen treffe beslutning om

hvorvidt EF-luftfartsselskapet i nevnte 12-månedersperiode vil kunne oppfylle sine eksisterende og potensielle forpliktelser. Denne beslutningen skal treffes senest tre måneder etter at de nødvendige opplysninger er framlagt.

7. Dersom det gjøres én eller flere endringer som berører EF-luftfartsselskapets rettslige stilling, og særlig i tilfelle av fusjon eller overtakelse av EF-luftfartsselskaper som vedkommende lisensutstedende myndighet har tildelt lisens, skal den lisensutstedende myndighet avgjøre hvorvidt lisensen skal forelegges for ny godkjenning.

8. Nr. 4, 5 og 6 får ikke anvendelse på luftfartsselskaper i Fellesskapet som utelukkende driver virksomhet med luftfartøyer med en største tillatte startmasse (MTOM) på mindre enn 10 tonn og/eller med færre enn 20 seter. Slike EF-luftfartsselskaper skal til enhver tid på anmodning fra vedkommende lisensutstedende myndighet kunne godtgjøre at deres netto kapital er på minst 100 000 euro, eller kunne framlegge opplysningene som er nødvendige for vurderingen omhandlet i artikkel 9 nr. 2.

Vedkommende lisensutstedende myndighet kan likevel anvende nr. 4, 5 og 6 på luftfartsselskaper i Fellesskapet den har tildelt lisens, dersom selskapene driver ruteflyging eller har en årsomsætning på mer enn tre millioner euro.

#### *Artikkel 9*

#### **Midlertidig oppheving eller tilbakekalling av lisens**

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan på ethvert tidspunkt foreta en vurdering av resultatutviklingen til et luftfartsselskap i Fellesskapet den har tildelt lisens. På grunnlag av denne vurderingen kan myndigheten midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen dersom den ikke lenger er forvisset om at EF-luftfartsselskapet er i stand til å oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser i et tidsrom på tolv måneder. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan imidlertid tildele en midlertidig lisens for et tidsrom som ikke overstiger tolv måneder, mens den finansielle omstruktureringen av EF-luftfartsselskapet pågår, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare, at denne midlertidige lisensen gjenspeiler eventuelle endringer i godkjenningssertifikatet, og at det er realistiske utsikter til at det kan foretas en tilfredsstillende finansiell omstrukturering i løpet av nevnte tidsrom.

2. Dersom det foreligger klare indikasjoner på finansielle problemer, eller dersom det er innledet insolvensforhandlinger eller tilsvarende forhandlinger mot et EF-luftfartsselskap med lisens, skal vedkommende lisensutstedende myndighet som har tildelt selskapet lisens, omgående foreta en grundig vurdering av selskapets finansielle stilling og på grunnlag av resultatene av vurderingen foreta en gjennomgang av lisensens status i samsvar med denne artikkel innen tre måneder.

Vedkommende lisensutstedende myndighet skal underrette Kommissjonen om sin beslutning vedrørende lisensens status.

3. Dersom de reviderte regnskapene omhandlet i artikkel 8 nr. 4 ikke er framlagt innen fristen fastsatt i nevnte artikkel, skal vedkommende lisensutstedende myndighet uten unødig opphold anmode om at EF-luftfartsselskapet framlegger de reviderte regnskapene.

Dersom de reviderte regnskapene ikke framlegges innen en måned, kan lisensen tilbakekalles eller midlertidig oppheves.

4. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen dersom EF-luftfartsselskapet forsettlig eller uaktsomt gir vedkommende lisensutstedende myndighet feilaktige opplysninger om et viktig punkt.

5. Dersom godkjenningssertifikatet til et luftfartsselskap i Fellesskapet tilbakekalles eller midlertidig oppheves, skal vedkommende lisensutstedende myndighet umiddelbart tilbakekalle eller midlertidig oppheve luftfartsselskapets lisens.

6. Vedkommende lisensutstedende myndighet kan midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen til et luftfartsselskap i Fellesskapet dersom dette selskapet ikke lenger oppfyller kravene til godandel fastsatt i artikkel 7.

#### Artikkel 10

##### Vedtak om lisenser

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal avgjøre en søknad på grunnlag av alle foreliggende opplysninger snarest mulig og senest tre måneder etter den dato da alle nødvendige opplysninger er framlagt. Søkeren skal underrettes om vedtaket. Et avslag skal være grunnlagt.

2. Framgangsmåter for å tildele, midlertidig oppheve og tilbakekalle lisenser skal offentliggjøres av vedkommende lisensutstedende myndighet, som skal underrette Kommissjonen om dette.

3. Vedkommende lisensutstedende myndighets vedtak om å tildele, midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisenser skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

#### Artikkel 11

##### Forsikringskrav

Uten at dette berører forordning (EF) nr. 785/2004, skal et luftfartøy ha forsikring som dekker erstatningsansvar ved ulykke med hensyn til post.

#### Artikkel 12

##### Registrering

1. Med forbehold for artikkel 13 nr. 3 kan den medlemsstat hvis vedkommende myndighet har utstedt lisensen, velge om luftfartøyer som brukes av et EF-luftfartsselskap, skal registreres i medlemsstatens nasjonale register eller innenfor Fellesskapet.

2. I samsvar med nr. 1 skal vedkommende myndighet, med forbehold for gjeldende lover og forskrifter, uten opphold og uten å ilegge diskriminerende avgifter, innta i sitt nasjonale register luftfartøyer som eies av statsborgere av andre medlemsstater, og overføringer fra andre medlemsstaters luftfartøyregistre. Ingen avgift utover vanlig registreringsavgift skal betales for overføring av luftfartøyer.

#### Artikkel 13

##### Leie

1. Uten at dette berører artikkel 4 bokstav c), kan et luftfartsselskap i Fellesskapet ha til rådighet ett eller flere luftfartøyer gjennom avtaler om leie av luftfartøyer med eller uten besetning. Luftfartsselskaper i Fellesskapet kan fritt drive luftfartøyer innleid med besetning innenfor Fellesskapet, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare. Kommissjonen skal sikre at gjennomføringen av en slik bestemmelse er rimelig og forholdsmessig og basert på sikkerhetshensyn.

2. En avtale om leie av luftfartøy uten besetning inngått av et luftfartsselskap i Fellesskapet, eller en avtale om leie av luftfartøy med besetning der et luftfartsselskap i Fellesskapet er innleier av luftfartøyet med besetning, skal forhåndsgodkjennes i samsvar med gjeldende fellesskapsrett eller nasjonal lovgivning om flysikkerhet.

3. Et luftfartsselskap i Fellesskapet som leier et luftfartøy med besetning registrert i en tredjestat fra et annet foretak, skal innhente forhåndsgodkjenning av driften fra vedkommende lisensutstedende myndighet. Vedkommende myndighet kan gi slik godkjenning dersom

a) EF-luftfartsselskapet på en tilfredsstillende måte godtgjør overfor vedkommende myndighet at det oppfyller alle sikkerhetskrav tilsvarende dem som er pålagt gjennom fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning, og

b) et av følgende vilkår er oppfylt:

i) EF-luftfartsselskapet begrunner slik leie med ekstraordinære behov, i hvilket tilfelle det kan gis godkjenning for et tidsrom på inntil sju måneder som kan fornyes én gang for ytterligere sju måneder,

ii) EF-luftfartsselskapet godtgjør at leieavtalen er nødvendig for å dekke sesongavhengige kapasitetsbehov som ikke på en fornuftig måte kan dekkes ved å leie inn luftfartøyer registrert i Fellesskapet, i hvilket tilfelle godkjenningen kan fornyes, eller

iii) EF-luftfartsselskapet godtgjør at leieavtalen er nødvendig for å løse driftsmessige vansker, og at det ikke er mulig eller fornuftig å leie luftfartøyer registrert i Fellesskapet, i hvilket tilfelle godkjenningen skal begrenses til det tidsrom som er absolutt nødvendig for å løse vanskene.

4. Vedkommende myndighet kan knytte vilkår til godkjenningen. Slike vilkår skal utgjøre en del av avtalen om leie av luftfartøy med besetning.

Vedkommende myndighet kan nekte å gi godkjenning dersom avtalen om leie av luftfartøy med besetning ikke bygger på gjensidighet mellom den berørte medlemsstat eller Fellesskapet og den tredjestat der luftfartøyet som leies med besetning, er registrert.

Dersom vedkommende myndighet godkjenner leie av luftfartøy med besetning registrert i en tredjestat, skal den underrette den berørte medlemsstat om dette.

#### *Artikkel 14*

#### **Retten til å bli hørt**

Når vedkommende myndighet vedtar å midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen til et luftfartsselskap i Fellesskapet, skal den sikre at det berørte luftfartsselskap gis mulighet til å uttale seg, samtidig som det tas hensyn til at det i enkelte tilfeller er behov for å iverksette framgangsmåten for behandling av hastesaker.

### KAPITTEL III

#### **ADGANG TIL RUTER**

#### *Artikkel 15*

#### **Flyging innenfor Fellesskapet**

1. Luftfartsselskaper i Fellesskapet har rett til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet.

2. Medlemsstatene skal ikke kreve noen tillatelse eller godkjenning for at luftfartsselskaper i Fellesskapet skal kunne drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet. Medlemsstatene skal ikke kreve at luftfartsselskaper i Fellesskapet framlegger dokumenter eller opplysninger som de allerede har framlagt for vedkommende lisensutstedende myndighet, forutsatt at de relevante opplysningene kan innhentes fra vedkommende lisensutstedende myndighet i tide.

3. Dersom Kommisjonen på grunnlag av de opplysninger som innhentes i henhold til artikkel 26 nr. 2, finner at en lisens tildelt til et luftfartsselskap i Fellesskapet ikke er i samsvar med kravene i denne forordning, skal den oversende sine funn til vedkommende lisensutstedende myndighet, som skal sende sine kommentarer til Kommisjonen innen 15 virkedager.

Dersom Kommisjonen, etter å ha undersøkt kommentarene fra vedkommende lisensutstedende myndighet, fastholder at lisensen ikke oppfyller kravene i denne forordning, eller dersom ingen kommentarer er mottatt fra vedkommende lisensutstedende myndighet, skal den etter framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 gjøre vedtak om å be vedkommende lisensutstedende myndighet treffe de nødvendige korrigerende tiltak eller midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen.

I vedtaket skal det settes en frist for når de korrigerende tiltakene skal være gjennomført av vedkommende lisensutstedende myndighet. Dersom korrigerende tiltak ikke er gjennomført innen fristen, har EF-luftfartsselskapet ikke rett til å utøve sine rettigheter i henhold til nr. 1.

EF-luftfartsselskapet kan gjenoppta utøvelsen av sine rettigheter i henhold til nr. 1 når vedkommende lisensutstedende myndighet har underrettet Kommisjonen om at de korrigerende tiltakene er gjennomført, og vedkommende lisensutstedende myndighet har kontrollert gjennomføringen.

4. Ved drift av lufttrafikk innenfor Fellesskapet har EF-luftfartsselskapet tillatelse til å kombinere flyginger og inngå avtaler om felles rutenummer uten at dette berører Fellesskapets konkurranseregler for foretak.

Eventuelle begrensninger i EF-luftfartsselskapers adgang til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet som måtte oppstå som følge av bilaterale avtaler mellom medlemsstater, oppheves herved.

5. Uten hensyn til bestemmelsene i bilaterale avtaler mellom medlemsstater og med forbehold for Fellesskapets konkurranseregler for foretak skal den eller de berørte medlemsstater tillate at luftfartsselskaper i Fellesskapet kombinerer flyginger og inngår avtaler om felles rutenummer med ethvert luftfartsselskap for flyginger til, fra eller via enhver lufthavn på deres territorium fra eller til ethvert sted i tredjestater.

En medlemsstat kan innenfor rammen av den bilaterale avtalen om flyging med den berørte tredjestat pålegge begrensninger på avtaler om felles rutenummer mellom luftfartsselskaper i Fellesskapet og luftfartsselskaper fra tredjestater, særlig dersom den berørte tredjestat ikke gir luftfartsselskaper i Fellesskapet som driver flyging fra den berørte medlemsstat, tilsvarende kommersielle muligheter. Medlemsstatene skal i så

fall sikre at begrensningene som legges på slike avtaler, ikke begrenser konkurransen eller innebærer forskjellbehandling av luftfartsselskaper i Fellesskapet, og at de ikke er strengere enn nødvendig.

#### Artikkel 16

##### Allmenne prinsipper for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste

1. En medlemsstat kan etter samråd med de øvrige berørte medlemsstater og etter å ha underrettet Kommissjonen, de berørte lufthavner og luftfartsselskapene som driver ruten, pålegge en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste når det gjelder ruteflyginger mellom en lufthavn i Fellesskapet og en lufthavn som betjener en randsone eller en utviklingsregion på dens territorium, eller på en svakt trafikkert rute til en regional lufthavn på dens territorium, dersom ruten anses som nødvendig for den økonomiske utviklingen i regionen som lufthavnen betjener. Forpliktelsen skal pålegges bare i den grad det er nødvendig for å sikre at det på ruten gis et minstetilbud av ruteflyginger som oppfyller faste standarder for kontinuitet, regelmessighet, prisfastsettelse og minstekapasitet som selskapene ikke ville ha påtatt seg om de bare skulle ha tatt hensyn til egne kommersielle interesser.

De faste standardene som pålegges på ruten i henhold til forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste, skal fastsettes på en åpen måte som ikke innebærer forskjellbehandling.

2. I tilfeller der andre transportmåter ikke kan sikre en uavbrutt forbindelse med minst to daglige avganger, kan de berørte medlemsstater fastsette at forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste skal omfatte et krav om at ethvert luftfartsselskap i Fellesskapet som akter å drive ruten, garanterer at de vil drive ruten i et visst tidsrom, som skal angis nærmere, i samsvar med de øvrige vilkårene i forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste.

3. Ved vurderingen av om en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste er nødvendig og hensiktsmessig, skal medlemsstaten ta hensyn til

- a) forholdsmessigheten mellom forpliktelsen og den berørte regionens behov med hensyn til økonomiske utvikling,
- b) muligheten for å benytte andre transportmåter og deres mulighet til å tilfredsstille de aktuelle transportbehov, særlig i tilfeller der det finnes jernbanetransport som betjener den planlagte ruten med en reisetid på mindre enn tre timer og med tilstrekkelig hyppighet, korrespondansemuligheter og egnede rutetider,
- c) takster og vilkår som kan tilbys brukerne,
- d) den samlede virkning av alle luftfartsselskapers drift eller planlagte drift på denne ruten.

4. Dersom en medlemsstat ønsker å pålegge en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste, skal den oversende teksten i det planlagte pålegget om forpliktelse til å yte offentlige tjenester til Kommissjonen, de øvrige berørte medlemsstater, de berørte lufthavner og de luftfartsselskaper som driver den aktuelle ruten.

Kommissjonen skal offentliggjøre en kunngjøring i *Den europeiske unions tidende* som

- a) navngir de to lufthavnene som den berørte ruten skal flys mellom, og eventuelle mellomlandingssteder,
- b) angir dato for ikrafttredelse av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste, og
- c) angir fullstendig adresse der den berørte medlemsstat uten opphold og kostnadsfritt skal tilgjengeliggjøre teksten til og alle relevante opplysninger om og/eller dokumentasjon knyttet til forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste.

5. Uten at dette berører bestemmelsene i nr. 4 med hensyn til ruter der antallet passasjerer som forventes å benytte seg av ruten, er under 10 000 per år, skal kunngjøringen om forpliktelse til å yte offentlig tjeneste offentliggjøres enten i *Den europeiske unions tidende* eller i den berørte medlemsstats nasjonale kunngjøringsblad.

6. Ikrafttredelsesdatoen for forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste skal ikke settes til før offentliggjøringen av kunngjøringen omhandlet i nr. 4 annet ledd.

7. Når en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste er blitt pålagt etter nr. 1 og 2, skal EF-luftfartsselskapet ha anledning til å tilby setesalg, forutsatt at den aktuelle flygingen oppfyller alle kravene knyttet til forpliktelsen til å yte offentlige tjenester. Denne flygingen skal følgelig anses som en ruteflyging.

8. Når forpliktelse til å yte offentlig tjeneste er pålagt etter nr. 1 og 2, skal ethvert annet EF-luftfartsselskap til enhver tid ha anledning til å iverksette ruteflyginger som oppfyller alle kravene i forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste, herunder den driftsperioden som kreves i henhold til nr. 2.

9. Uten hensyn til nr. 8 kan den berørte medlemsstat, dersom det på en rute ikke er noe luftfartsselskap som har begynt eller er i ferd med å begynne vedvarende ruteflyging i samsvar med forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste som gjelder for denne

ruten, begrense adgangen til denne ruten til ett luftfartsselskap for et tidsrom på inntil fire år. Etter utløpet av fireårsperioden skal situasjonen vurderes på nytt.

Dette tidsrommet kan være inntil fem år dersom forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste er pålagt for en rute til en lufthavn som betjener en mest fjerntliggende region som omhandlet i traktatens artikkel 229 nr. 2.

10. Retten til å drive tjenestene som omhandlet i nr. 9 skal tildeles etter anbudsinnbydelse i samsvar med artikkel 17, enten for én enkelt rute eller, i de tilfeller driftseffektiviteten berettiger dette, for flere ruter samlet, til ethvert EF-luftfartsselskap som har rett til å drive slik flyging. En medlemsstat kan, av hensyn til den administrative effektiviteten, utlyse én enkelt anbudskonkurranse som dekker ulike ruter.

11. Forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste skal anses for å ha bortfalt dersom ingen ruteflyginger er foretatt i et tidsrom på tolv måneder på den ruten forpliktelsen gjelder for.

12. I tilfelle plutselig avbrudd i driften av ruten tildelt et luftfartsselskap i Fellesskapet etter artikkel 17 kan den berørte medlemsstat i et hastetilfelle etter gjensidig avtale velge et annet EF-luftfartsselskap til å påta seg forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste i et tidsrom på inntil sju måneder, som ikke kan forlenges, på følgende vilkår:

- a) Enhver betaling av godtgjøring fra medlemsstaten skal foretas i samsvar med artikkel 17 nr. 8.
- b) Det skal velges blant luftfartsselskaper i Fellesskapet i samsvar med prinsippene om åpenhet og likebehandling.
- c) Det skal utlyses en ny anbudsinnbydelse.

Kommisjonen og de(n) berørte medlemsstat(er) skal straks underrettes om denne framgangsmåten og begrunnelsen for den. På anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ kan Kommisjonen etter framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 midlertidig innstille framgangsmåten dersom den etter Kommisjonens vurdering ikke oppfyller kravene i dette nummer eller på annen måte er i strid med fellesskapsretten.

#### Artikkel 17

##### **Framgangsmåte for offentlig anbudskonkurranse om forpliktelse til å yte offentlig tjeneste**

1. Den offentlige anbudskonkurransen som kreves i artikkel 16 nr. 10, skal gjennomføres etter framgangsmåten fastsatt i nr. 2–10 i denne artikkel.

2. Den berørte medlemsstat skal oversende den fullstendige teksten i anbudsinnbydelsen til Kommisjonen, unntatt i tilfeller der medlemsstaten i samsvar med artikkel 16 nr. 5 har offentliggjort forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste i en kunngjøring i det nasjonale kunngjøringsbladet. I slike tilfeller skal anbudskonkurransen også offentliggjøres i det nasjonale kunngjøringsbladet.

3. Anbudsinnbydelsen og den påfølgende avtalen skal blant annet dekke følgende:

- a) standarder i tilknytning til forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste,
- b) regler for endring og heving av avtalen, særlig for å ta hensyn til uforutsette endringer,
- c) avtalens gyldighetsperiode,
- d) sanksjoner ved manglende overholdelse av avtalen,
- e) objektive og klare parametere som skal danne grunnlaget for beregning av eventuelle godtgjøringer for gjennomføringen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste.

4. Kommisjonen skal kunngjøre anbudsinnbydelsen i *Den europeiske unions tidende*. Fristen for inngivelse av anbud skal tidligst være to måneder etter at kunngjøringen er offentliggjort. Dersom anbudskonkurransen gjelder en rute som allerede er forbeholdt ett luftfartsselskap i samsvar med artikkel 16 nr. 9, skal anbudsinnbydelsen offentliggjøres senest seks måneder før ny konsesjon starter, for å vurdere om det fortsatt er nødvendig å begrense adgangen til ruten.

5. Kunngjøringen skal inneholde følgende opplysninger:

- a) de(n) berørte medlemsstat(er),
- b) den berørte flyruten,
- c) avtalens gyldighetsperiode,
- d) fullstendige opplysninger om hvor den berørte medlemsstaten har tilgjengeliggjort anbudsinnbydelsesteksten og eventuelle relevante opplysninger og/eller dokumentasjon vedrørende den offentlige anbudskonkurransen og forpliktelsen til å yte offentlige tjenester,
- e) frist for inngivelse av anbud.

6. De(n) berørte medlemsstat(er) skal på anmodning uten opphold og kostnadsfritt oversende alle relevante opplysninger og dokumenter til en part som er interessert i å delta i anbudskonkurransen.

7. Utvelgelsen blant de innsendte anbudene skal gjøres så snart som mulig, idet det tas hensyn til om tjenesten er tilfredsstillende, herunder de priser og vilkår som tilbys brukerne, og kostnaden ved godtgjøringen som eventuelt kreves av de(n) berørte medlemsstat(er).

8. Den berørte medlemsstat kan godtgjøre et luftfartsselskap som er valgt etter nr. 7, for overholdelse av standardene som gjelder for forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste pålagt i henhold til artikkel 16. Slik godtgjøring kan ikke overstige det beløp som kreves for å dekke de nettokostnader som påløper ved gjennomføringen av hvert enkelt krav knyttet til forpliktelsen til å yte offentlige tjenester, samtidig som det skal tas hensyn til luftfartsselskapets inntekter i den forbindelse og en rimelig fortjeneste.

9. Medlemsstaten skal skriftlig og uten opphold underrette Kommisjonen om resultatet av den offentlige anbudskonkurransen og utvelgelsen, og underretningen skal inneholde følgende opplysninger:

- a) antallet anbydere og deres navn og selskapsinformasjon,
- b) driftsrelaterte elementer i anbudene,
- c) den godtgjøring som kreves i anbudene,
- d) navnet på den antatte anbyderen.

10. Kommisjonen kan på anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anmode medlemsstater om innen én måned å oversende alle relevante dokumenter i forbindelse med utvelgelsen av et luftfartsselskap for gjennomføring av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste. Dersom de dokumenter det anmodes om, ikke oversendes innen fristen, kan Kommisjonen beslutte å midlertidig innstille anbudskonkurransen etter framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2.

#### *Artikkel 18*

##### **Undersøkelse av forpliktelser til å yte offentlig tjeneste**

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at beslutninger som er truffet i henhold til artikkel 16 og 17, effektivt og framfor alt snarest mulig kan vurderes på nytt dersom beslutningene er i strid med fellesskapsretten eller med nasjonale regler for gjennomføring av fellesskapsretten.

Kommisjonen kan på anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anmode medlemsstatene om innen to måneder å oversende

- a) et dokument som begrunner behovet for forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste og erklærer at forpliktelsen er i samsvar med kriteriene i artikkel 16,
- b) en analyse av regionens økonomi,

- c) en analyse av forholdsmessigheten mellom de planlagte forpliktelsene og målene for den økonomiske utviklingen,
- d) en analyse av eventuell eksisterende lufttransport og andre transportmåter som er tilgjengelige og kan anses å være et alternativ for den planlagte forpliktelsen.

2. Dersom en medlemsstat anser at utviklingen av en rute blir begrenset i urimelig grad av bestemmelsene i artikkel 16 og 17, skal Kommisjonen på anmodning fra medlemsstaten eller på eget initiativ foreta en undersøkelse og innen to måneder etter å ha mottatt anmodningen og etter framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 treffe beslutning på grunnlag av alle relevante faktorer om hvorvidt artikkel 16 og 17 fortsatt skal få anvendelse på den berørte rute.

#### *Artikkel 19*

##### **Fordeling av trafikk mellom lufthavner og utøvelse av trafikkrettigheter**

1. Utøvelsen av trafikkrettigheter er underlagt offentliggjorte fellesskapsbestemmelser og nasjonale, regionale og lokale forskrifter om sikkerhet, miljøvern og fordeling av tidsluker.

2. Etter å ha hørt de berørte parter, herunder de berørte luftfartsselskaper og lufthavner, kan en medlemsstat, uten forskjellsbehandling av bestemmelsessteder innenfor Fellesskapet eller på grunnlag av luftfartsselskapets nasjonalitet eller identitet, regulere fordelingen av trafikken mellom lufthavner som oppfyller følgende vilkår:

- a) Lufthavnene betjener samme by eller gruppe av byer,
- b) lufthavnene betjenes av en tilfredsstillende transportinfrastruktur som i den grad det er mulig, tilbyr en direkte forbindelse som gjør det mulig å nå lufthavnen på 90 minutter også der det er nødvendig å krysse landegrenser,
- c) lufthavnene er forbundet med hverandre og den byen eller gruppen av byer de betjener, via hyppige, pålitelige og effektive offentlige transporttjenester, og
- d) lufthavnene tilbyr luftfartsselskapene de nødvendige tjenester og skader ikke unødig deres mulighet til å drive næringsvirksomhet.

Alle beslutninger om å regulere fordelingen av lufttrafikken mellom de berørte lufthavner skal overholde prinsippene om forholdsmessighet og åpenhet, og skal være basert på objektive kriterier.

3. Dersom en berørt medlemsstat har til hensikt å regulere lufttrafikken eller endre en eksisterende regel for fordeling av lufttrafikk, skal den underrette Kommissjonen.

Kommissjonen skal undersøke anvendelsen av denne artikkels nr. 1 og 2 og innen seks måneder etter mottak av slik underretning fra medlemsstaten, og skal etter framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 treffe beslutning om hvorvidt medlemsstaten kan iverksette tiltakene.

Kommissjonen skal offentliggjøre sin beslutning i *Den europeiske unions tidende*, og tiltakene skal ikke iverksettes før Kommissjonens godkjenning er offentliggjort.

4. Når det gjelder regler for fordeling av lufttrafikk som eksisterer før denne forordning trer i kraft, skal Kommissjonen på anmodning fra en medlemsstat, og kan på eget initiativ, undersøke anvendelsen av nr. 1 og 2, og skal etter framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 treffe beslutning om hvorvidt medlemsstaten fortsatt kan anvende tiltaket.

5. Kommissjonen skal offentliggjøre sine beslutninger i henhold til denne artikkel i *Den europeiske unions tidende*.

#### *Artikkel 20*

##### **Miljøtiltak**

1. Når det forekommer alvorlige miljøproblemer, kan den ansvarlige medlemsstat begrense eller nekte utøvelsen av trafikkrettigheter, særlig dersom andre transportmåter kan gi et tilfredsstillende tilbud. Tiltakene skal ikke medføre forskjellsbehandling, ikke føre til konkurransevridning mellom luftfartsselskapene og ikke være mer restriktive enn det som er nødvendig for å løse problemene, og skal ha en begrenset gyldighetsperiode som ikke overstiger tre år, hvoretter tiltakene skal vurderes på nytt.

2. Dersom en medlemsstat anser at det er nødvendig å treffe tiltak i henhold til nr. 1, skal den minst tre måneder før tiltakene iverksettes, underrette de øvrige medlemsstatene og Kommissjonen samt gi en rimelig begrunnelse for tiltakene. Tiltakene kan gjennomføres med mindre en berørt medlemsstat innen en måned fra underretningen er mottatt, gjør innsigelser eller Kommissjonen i samsvar med nr. 3 treffer beslutning om at de skal undersøkes ytterligere.

3. Kommissjonen kan på anmodning fra en annen medlemsstat eller på eget initiativ midlertidig innstille tiltakene etter framgangsmåten i artikkel 25 nr. 2 dersom de ikke oppfyller kravene i nr. 1 eller på annen måte er i strid med fellesskapsretten.

#### *Artikkel 21*

##### **Nødtiltak**

1. En medlemsstat kan nekte, begrense eller pålegge vilkår for utøvelsen av trafikkrettigheter for å løse kortvarige

akutte problemer som følge av uforutsette og uunngåelige omstendigheter. Slike tiltak skal overholde prinsippene om forholdsmessighet og åpenhet, og skal bygge på objektive og ikke-diskriminerende kriterier.

Kommissjonen og de andre medlemsstatene skal straks underrettes om slike tiltak, og de skal være behørig begrunnet. Dersom problemene som nødvendiggjør slike tiltak, vedvarer i mer enn 14 dager, skal medlemsstaten underrette Kommissjonen og de andre medlemsstatene om dette, og medlemsstaten kan med samtykke fra Kommissjonen forlenge tiltakenes varighet ytterligere i inntil 14 dager.

2. Kommissjonen kan på anmodning fra de(n) involverte medlemsstat(er) eller på eget initiativ midlertidig innstille disse tiltakene dersom de ikke oppfyller kravene i nr. 1 eller på annen måte er i strid med fellesskapsretten.

#### KAPITTEL IV

#### **BESTEMMELSER OM PRISFASTSETTELSE**

##### *Artikkel 22*

##### **Fri prisfastsettelse**

1. Uten at dette berører artikkel 16 nr. 1, skal luftfartsselskaper i Fellesskapet og, på grunnlag av gjensidighetsprinsippet, luftfartsselskaper fra tredjestater fritt kunne fastsette takster og rater for lufttransport innenfor Fellesskapet.

2. Uten hensyn til bestemmelsene i bilaterale avtaler medlemsstater imellom kan medlemsstatene ikke forskjellsbehandle luftfartsselskaper på grunnlag av nasjonalitet eller identitet når luftfartsselskaper i Fellesskapet tillates å fastsette takster og rater for lufttransport mellom deres territorium og en tredjestat. Eventuelle gjenstående begrensninger på prisfastsettelse, herunder med hensyn til ruter til tredjestater, som følger av bilaterale avtaler medlemsstater imellom, oppheves herved.

##### *Artikkel 23*

##### **Informasjon og likebehandling**

1. Takster og fraktrater som er tilgjengelige for offentligheten, skal, når de tilbys eller offentliggjøres i en hvilken som helst form, herunder på Internett, innbefatte de vilkår som gjelder for flyginger fra en lufthavn på territoriet til en medlemsstat som omfattes av traktaten. Endelig pris som forbrukeren skal betale, skal alltid være oppgitt og skal innbefatte gjeldende takst eller fraktrate samt alle gjeldende skatter, avgifter, tilleggsavgifter og gebyrer som er uunngåelige, og som kan forutses på tidspunktet for offentliggjøringen. I tillegg til at endelig pris skal oppgis, skal minst følgende angis:

- a) takst eller fraktrate,
- b) skatter og avgifter,

- c) lufthavnavgifter, og
- d) andre avgifter, tilleggsavgifter eller gebyrer, f.eks. knyttet til sikkerhet eller drivstoff,

dersom avgiftene i b), c) eller d) er lagt til taksten eller fraktraten. Valgfrie pristillegg skal formidles på en klar, åpen og entydig måte i begynnelsen av enhver bestillingsprosess, og kunden godtar dem ved aktive valg.

2. Uten at dette berører artikkel 16 nr. 1, skal det gis tilgang til takster og fraktrater for lufttransport fra en lufthavn på territoriet til en medlemsstat som omfattes av traktaten, og som er tilgjengelig for offentligheten, uten forskjellsbehandling på grunnlag av kundens nasjonalitet eller bosted eller det sted der luftfartsselskapets agent eller andre billettselgere er etablert i Fellesskapet.

#### *Artikkel 24*

#### **Sanksjoner**

Medlemsstatene skal sikre at reglene fastsatt i dette kapittel overholdes, og fastsette sanksjoner for overtredelse av dem. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

#### KAPITTEL V

#### **SLUTTBESTEMMELSER**

#### *Artikkel 25*

#### **Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 24. september 2008.

*For Europaparlamentet*

H.-G. PÖTTERING

*President*

*For Rådet*

J.-P. JOUYET

*Formann*

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

#### *Artikkel 26*

#### **Samarbeid og rett til å innhente opplysninger**

1. Medlemsstatene og Kommisjonen skal samarbeide om gjennomføringen og overvåkingen av gjennomføringen av denne forordning.

2. For å løse de oppgaver den er tillagt etter denne forordning, kan Kommisjonen innhente alle nødvendige opplysninger fra medlemsstatene, som også skal legge til rette for at luftfartsselskaper som deres vedkommende lisensmyndigheter har tildelt lisens, framlegger opplysninger.

3. Medlemsstatene skal i samsvar med nasjonal lovgivning treffe de nødvendige tiltak for å sikre en hensiktsmessig grad av fortrolighet for de opplysninger de mottar i samsvar med denne forordning.

#### *Artikkel 27*

#### **Oppheving**

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

Henvisninger til de opphevede forordningene skal forstås som henvisninger til denne forordning og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg II.

#### *Artikkel 28*

#### **Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*VEDLEGG I***OPPLYSNINGER SOM SKAL FRAMLEGGES I HENHOLD TIL ARTIKKEL 5 OG 8**

- 1 Opplysninger om økonomisk evne som skal gis av et selskap som søker om tillatelse for første gang.
  - 1.1 De seneste interne driftsregnskaper og, dersom de foreligger, de reviderte regnskaper for foregående regnskapsår.
  - 1.2 Forventet balanse og resultatregnskap for de tre påfølgende år.
  - 1.3 Grunnlaget for oppføring av forventede kostnader og inntekter på poster som drivstoff, takster og rater, lønninger, vedlikehold, avskrivninger, svingninger i valutakurser, lufthavnavgifter, flysikringsavgifter, kostnader til bakketjenester, forsikringer osv. Trafikk- og inntektsprognoser.
  - 1.4 Utførlige opplysninger om igangsettingskostnader påløpt i perioden fra søknaden er innlevert til driften begynner, og en redegjørelse for hvordan kostnadene planlegges finansiert.
  - 1.5 Utførlige opplysninger om nåværende og forventede finansieringskilder.
  - 1.6 Utførlige opplysninger om aksjeeiere, med angivelse av deres statsborgerskap og hva slags aksjer de eier, samt vedtektene. Dersom selskapet tilhører en foretaksgruppe, skal det gis opplysninger om forholdet mellom foretakene.
  - 1.7 Analyse av forventet kontantstrøm og likviditetsbudsjett for de tre første driftsår.
  - 1.8 Utførlige opplysninger om finansiering av kjøp og leie av fly, herunder vilkår i leieavtaler.
- 2 Opplysninger som skal gis for vurdering av den fortsatte økonomiske evnen til selskaper som allerede har tillatelse, og som planlegger struktur- eller virksomhetsendringer med betydelige følger for deres finansielle situasjon.
  - 2.1 Om nødvendig, de seneste interne driftsregnskaper og de reviderte regnskaper for foregående regnskapsår.
  - 2.2 Nøyaktige opplysninger om alle planlagte endringer, for eksempel endring av trafikkjenester, planer om overtakelse eller fusjon, endring av aksjekapital, endringer med hensyn til aksjeeiere osv.
  - 2.3 Forventet balanse og resultatregnskap for det inneværende regnskapsår, herunder alle planlagte struktur- eller virksomhetsendringer med betydelige følger for den finansielle situasjonen.
  - 2.4 Tidligere og forventede kostnader og inntekter på poster som drivstoff, takster og priser, lønninger, vedlikehold, avskrivninger, svingninger i valutakurser, lufthavnavgifter, flysikringsavgifter, kostnader til bakketjenester, forsikringer osv. Trafikk- og inntektsprognoser.
  - 2.5 Kontantstrømsanalyse og likviditetbudsjetter for det påfølgende år, herunder alle planlagte struktur- og virksomhetsendringer med betydelige følger for den finansielle situasjon.
  - 2.6 Utførlige opplysninger om finansiering av kjøp og leie av fly, herunder vilkår i leieavtaler.
- 3 Opplysninger som skal gis for å vurdere den fortsatte økonomiske evne til selskaper som allerede har lisens.
  - 3.1 Reviderte regnskaper senest seks måneder etter utløpet av den periode de gjelder, med mindre annet er fastsatt i nasjonal lovgivning, og om nødvendig de seneste interne driftsregnskaper.

- 3.2 Forventet balanse og resultatregnskap for det følgende år.
  
  - 3.3 Tidligere og forventede kostnader og inntekter på poster som drivstoff, takster og fraktrater, lønninger, vedlikehold, avskrivninger, svingninger i valutakurser, lufthavnavgifter, flysikringsavgifter, kostnader til bakketjenester, forsikringer osv. Trafikk- og inntektsprognoser.
  
  - 3.4 Kontantstrømsanalyse og likviditetsbudsjett for det følgende år.
-

*VEDLEGG II*  
**SAMMENLIGNINGSTABELL**  
 (som nevnt i artikkel 27)

Forordning (EØF) nr. 2407/92	Denne forordning
Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1
Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 3 nr. 3
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3 nr. 1	Artikkel 3 nr. 2
Artikkel 3 nr. 2	Artikkel 3 nr. 1 annet ledd
Artikkel 3 nr. 3	Artikkel 3 nr. 1 første ledd
Artikkel 4 nr. 1	Artikkel 4
Artikkel 4 nr. 2	Artikkel 4 bokstav f)
Artikkel 4 nr. 3	—
Artikkel 4 nr. 4	Artikkel 4 bokstav f)
Artikkel 4 nr. 5	Artikkel 8 nr. 1 annet ledd
Artikkel 5 nr. 1	Artikkel 5 nr. 1
Artikkel 5 nr. 2	Artikkel 5 nr. 2
Artikkel 5 nr. 3	Artikkel 8 nr. 5
Artikkel 5 nr. 4	Artikkel 8 nr. 6
Artikkel 5 nr. 5	Artikkel 9 nr. 1
Artikkel 5 nr. 6	Artikkel 8 nr. 4
Artikkel 5 nr. 7	Artikkel 5 nr. 3 og artikkel 8 nr. 8
Artikkel 6	Artikkel 7
Artikkel 7	Artikkel 11
Artikkel 8 nr. 1	Artikkel 4 bokstav c)
Artikkel 8 nr. 2	Artikkel 12 nr. 1
Artikkel 8 nr. 3	Artikkel 13 nr. 2 og 3
Artikkel 8 nr. 4	Artikkel 12 nr. 2
Artikkel 9	Artikkel 6
Artikkel 10 nr. 1	Artikkel 13 nr. 2 og 3
Artikkel 10 nr. 2	Artikkel 13 nr. 2 og 3
Artikkel 11 nr. 1	Artikkel 8 nr. 1
Artikkel 11 nr. 2	Artikkel 8 nr. 3
Artikkel 11 nr. 3	Artikkel 8 nr. 7
Artikkel 12	Artikkel 9 nr. 2–6
Artikkel 13 nr. 1	Artikkel 10 nr. 2
Artikkel 13 nr. 2	Artikkel 10 nr. 1
Artikkel 13 nr. 3	—
Artikkel 13 nr. 4	Artikkel 10 nr. 3
Artikkel 14	—
Artikkel 15	—
Artikkel 16	—
Artikkel 17	—
Artikkel 18 nr. 1	Artikkel 26 nr. 1
Artikkel 18 nr. 2	Artikkel 26 nr. 3
Artikkel 19	—
VEDLEGG	VEDLEGG I

  

Forordning (EØF) nr. 2408/92	Denne forordning
Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1
Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 1 nr. 2
Artikkel 1 nr. 3	—
Artikkel 1 nr. 4	—

Forordning (EØF) nr. 2408/92	Denne forordning
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3 nr. 1	Artikel 15 nr. 1 og 2
Artikel 3 nr. 2	—
Artikel 3 nr. 3	—
Artikel 3 nr. 4	—
Artikel 4 nr. 1 bokstav a)	Artikel 16 nr. 1
Artikel 4 nr. 1 bokstav b)	Artikel 16 nr. 3
Artikel 4 nr. 1 bokstav c)	Artikel 16 nr. 2
Artikel 4 nr. 1 bokstav d)	Artikel 16 nr. 9
—	Artikel 17 nr. 1
—	Artikel 17 nr. 2
—	Artikel 17 nr. 4
—	Artikel 17 nr. 5
—	Artikel 17 nr. 6
Artikel 4 nr. 1 bokstav e)	Artikel 17 nr. 3
Artikel 4 nr. 1 bokstav f)	Artikel 17 nr. 7
Artikel 4 nr. 1 bokstav g)	—
Artikel 4 nr. 1 bokstav h)	Artikel 17 nr. 8
—	Artikel 17 nr. 9
—	Artikel 17 nr. 10
Artikel 4 nr. 1 bokstav i)	Artikel 18 nr. 1
Artikel 4 nr. 1 bokstav j)	Artikel 16 nr. 7
Artikel 4 nr. 1 bokstav k)	—
Artikel 4 nr. 2	—
Artikel 4 nr. 3	Artikel 18 nr. 2
Artikel 4 nr. 4	—
Artikel 5	—
Artikel 6 nr. 1 og 2	—
Artikel 7	Artikel 15 nr. 4 og 5
Artikel 8 nr. 1	Artikel 19 nr. 2
Artikel 8 nr. 2	Artikel 19 nr. 1
Artikel 8 nr. 3	Artikel 19 nr. 3
Artikel 8 nr. 4	—
Artikel 8 nr. 5	—
Artikel 9 nr. 1	Artikel 20 nr. 1
Artikel 9 nr. 2	Artikel 20 nr. 1
Artikel 9 nr. 3	Artikel 20 nr. 2
Artikel 9 nr. 4	Artikel 20 nr. 3
Artikel 9 nr. 5	Artikel 22 nr. 1
Artikel 9 nr. 6	Artikel 22 nr. 2
Artikel 9 nr. 7	—
Artikel 9 nr. 8	—
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 25
Artikel 12 nr. 1	Artikel 26 nr. 2
Artikel 12 nr. 2	—
Artikel 13	—
Artikel 14 nr. 1	Artikel 26 nr. 1
Artikel 14 nr. 2	Artikel 26 nr. 3
Artikel 15	—
Artikel 16	—
VEDLEGG I	—
VEDLEGG II	—
VEDLEGG III	—
—	VEDLEGG II

Forordning (EØF) nr. 2409/92	Denne forordning
Artikel 1 nr. 1	Artikel 1
Artikel 1 nr. 2	Artikel 21 nr. 1
Artikel 1 nr. 3	—
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 23
Artikel 5 nr. 1	Artikel 22
Artikel 5 nr. 2	—
Artikel 5 nr. 3	—
Artikel 5 nr. 4	—
Artikel 6	—
Artikel 7	—
Artikel 8	—
Artikel 9	—
Artikel 10 nr. 1	Artikel 26 nr. 1
Artikel 10 nr. 2	Artikel 26 nr. 3
Artikel 11	—
Artikel 12	—
—	Artikel 27
—	Artikel 28