Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

►B VERORDENING (EG) Nr. 1008/2008 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 24 september 2008

inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening)

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018	L 212	1	22.8.2018
►M2	Verordening (EU) 2019/2 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018	L 11	1	14.1.2019
►M3	Verordening (EU) 2020/696 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 2020	L 165	1	27.5.2020

▼B

VERORDENING (EG) Nr. 1008/2008 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 24 september 2008

inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening)

(Voor de EER relevante tekst)

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

▼M3

1. Deze verordening regelt de afgifte van vergunningen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen, het recht van communautaire luchtvaartmaatschappijen om intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren en de prijszetting van intracommunautaire luchtdiensten. In deze verordening worden ook tijdelijke regels vastgesteld voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten op luchthavens in de Unie.

▼B

2. De toepassing van hoofdstuk III van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, onverlet.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

1. „exploitatievergunning”: een door de bevoegde vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming verleende vergunning waarbij haar wordt toegestaan, al naar gelang van het in de vergunning vermelde, luchtdiensten te verstrekken;

2. „bevoegde vergunningverlenende autoriteit”: een autoriteit van een lidstaat die bevoegd is om een exploitatievergunning overeenkomstig hoofdstuk II te verlenen, te weigeren, in te trekken of op te schorten;

3. „onderneming”: iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon met of zonder winstoogmerk, of ieder overheidslichaam met of zonder rechtspersoonlijkheid;

4. „luchtdienst”: een vlucht of een reeks vluchten waarop tegen betaling en/of als chartervlucht passagiers, vracht en/of post worden vervoerd;

5. „vlucht”: vertrek van een bepaalde luchthaven naar een bepaalde luchthaven van bestemming;

6. „lokale vlucht”: een vlucht die geen vervoer van passagiers, post en/of vracht tussen verschillende luchthavens of andere erkende landingsplaatsen omvat;

7. „luchthaven”: ieder terrein in een lidstaat dat speciaal is aangepast voor luchtdiensten;

▼B

8. „bewijs luchtvaartexploitant”, hierna „AOC” (air operator’s certificate) te noemen: een aan een onderneming afgegeven certificaat waarin wordt verklaard dat de luchtvaartexploitant beschikt over de beroepsbekwaamheid en organisatie om de veiligheid van de in dat certificaat gespecificeerde activiteiten te garanderen, overeenkomstig de relevante bepalingen van de Gemeenschapswetgeving of, voor zover van toepassing, het nationaal recht;

9. „daadwerkelijke zeggenschap”: een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of tezamen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of onrechtstreeks een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:

   a) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;

   b) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de bedrijfsvoering van de onderneming;

10. „luchtvaartmaatschappij”: een onderneming met een geldige exploitatievergunning of een equivalent daarvan;

11. „communautaire luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij met een geldige, door een bevoegde vergunningverlenende autoriteit overeenkomstig hoofdstuk II afgegeven exploitatievergunning;

12. „bedrijfsplan”: een gedetailleerde beschrijving van de door de luchtvaartmaatschappij voor de betrokken periode voorgenomen commerciële activiteiten, in het bijzonder gerelateerd aan de verwachte marktontwikkeling en de uit te voeren investeringen, met inbegrip van de financiële en economische gevolgen van deze activiteiten;

13. „intracommunautaire luchtdienst”: een luchtdienst die binnen de Gemeenschap wordt geëxploiteerd;

14. „verkeersrecht”: het recht om een luchtdienst te exploiteren tussen twee communautaire luchthavens;

15. „verkoop uitsluitend vervoer”: de verkoop rechtstreeks aan het publiek door de luchtvaartmaatschappij of haar erkende agent of door een charteraar van plaatsen op een vliegreis zonder levering van verdere diensten, zoals hotelaccommodatie;

16. „geregelde luchtdienst”: een reeks vluchten die elk alle volgende kenmerken bezitten:

   a) voor elke vlucht kunnen door het publiek individueel plaatsen en/of vervoerscapaciteit voor vracht en/of post worden gekocht (rechtstreeks van de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende agenten);

   b) zij worden uitgevoerd om het vervoer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:

      — hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling; of

      — hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen;

17. „capaciteit”: het aantal zitplaatsen of het laadvermogen dat gedurende een bepaalde periode op een geregelde luchtdienst aan het publiek wordt aangeboden;

▼B

18. „passagierstarieven”: de in euro of in lokale valuta uitgedrukte prijzen die moet worden betaald aan luchtvaartmaatschappijen of hun agentschappen of aan andere ticketverkopers voor het vervoer van passagiers op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden;

19. „luchttarieven”: de in euro of in lokale valuta uitgedrukte prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden;

20. „betrokken lidstaat (lidstaten)”: de lidstaat (lidstaten) waartussen of waarbinnen een luchtdienst wordt onderhouden;

21. „geïnvolveerde lidstaat (lidstaten)”: de betrokken lidstaat (lidstaten) en de lidstaat (lidstaten) waar de luchtvaartmaatschappij(en) die de luchtdienst verzorgt (verzorgen), een vergunning bezit(ten);

22. „agglomeratie”: een stedelijk gebied dat bestaat uit een aantal grote of kleine steden die door de bevolkingstoename en expansie fysiek zijn samengesmolten tot een ononderbroken bebouwd gebied;

23. „verslag over de bedrijfsvoering”: een gedetailleerd overzicht van de inkomsten en uitgaven van een luchtvaartmaatschappij voor de betrokken periode met uitsplitsing naar met het luchtvervoer verband houdende en andere activiteiten, alsmede naar financiële en niet-financiële elementen;

24. „dry lease-overeenkomst”: een overeenkomst tussen ondernemingen op grond waarvan het vliegtuig wordt geëxploiteerd onder het AOC van de huurder;

25. „wet lease-overeenkomst”: een overeenkomst tussen luchtvaartmaatschappijen op grond waarvan het vliegtuig wordt geëxploiteerd onder het AOC van de verhuurder;

26. „hoofdvestiging”: het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een communautaire luchtvaartmaatschappij in de lidstaat waar de belangrijkste financiële functies en de operationele controle op de communautaire luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend.

HOOFDSTUK II

EXPLOITATIEVERGUNNING

Artikel 3

Exploitatievergunning

1. Een in de Gemeenschap gevestigde onderneming mag geen passagiers, post en/of vracht tegen vergoeding en/of als chartervlucht door de lucht vervoeren, tenzij haar de desbetreffende exploitatievergunning is verleend.

Een onderneming die aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen voldoet, heeft recht op een exploitatievergunning.

▼B

2. De bevoegde licentieverlenende autoriteit verleent of handhaaft geen exploitatievergunningen wanneer niet aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen is voldaan.

3. Onverminderd de andere toepasselijke bepalingen van de communautaire, nationale of internationale wetgeving, is voor de volgende categorieën luchtdiensten geen geldige exploitatievergunning vereist:

a) luchtdiensten met een niet door een motor aangedreven luchtvaartuig en/of een met een zeer lichte motor aangedreven luchtvaartuig, en

b) lokale vluchten.

Artikel 4

Voorwaarden voor het verlenen van een exploitatievergunning

De bevoegde vergunningverlenende autoriteit van een lidstaat verleent een onderneming slechts een exploitatievergunning indien:

a) haar hoofdvestiging zich in die lidstaat bevindt;

▼M1

b) de onderneming houder is van een geldig AOC dat is afgegeven in overeenstemming met Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad ([1]), door een nationale autoriteit van een lidstaat, dan wel door meerdere nationale autoriteiten van lidstaten die overeenkomstig artikel 62, lid 5, van die verordening gezamenlijk handelen, of door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart;

▼B

c) de onderneming eigenaar is van één of meer luchtvaartuigen dan wel op grond van een „dry lease"-overeenkomst over één of meer luchtvaartuigen beschikt;

d) de exploitatie van luchtdiensten haar hoofdbedrijf vormt, dat alleen wordt uitgeoefend of in combinatie met enige andere commerciële exploitatie van luchtvaartuigen of met de herstelling en het onderhoud van luchtvaartuigen;

e) de bedrijfsstructuur van de onderneming de bevoegde vergunningverlenende autoriteit in staat stelt de bepalingen van dit hoofdstuk toe te passen;

f) lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten voor meer dan 50 % eigenaar zijn van de onderneming en er daadwerkelijk controle over uitoefenen, hetzij direct, hetzij via een of meer tussenbedrijven, tenzij anders is bepaald in een overeenkomst met een derde land waarbij de Gemeenschap partij is;

g) de onderneming voldoet aan de financiële voorwaarden van artikel 5;

h) de onderneming voldoet aan de verzekeringsvoorwaarden van artikel 11 en van Verordening (EG) nr. 785/2004, en

([1]) Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

▼B

i) de onderneming voldoet aan de bepalingen inzake betrouwbaarheid als bedoeld in artikel 7.

Artikel 5

Financiële voorwaarden voor het verlenen van een exploitatievergunning

1. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit gaat zorgvuldig na of een onderneming die voor het eerst een exploitatievergunning aanvraagt, kan aantonen dat zij:

a) gedurende een periode van 24 maanden vanaf het begin van de exploitatie te allen tijde haar op realistische onderstellingen gebaseerde, bestaande en potentiële verplichtingen kan nakomen, en

b) gedurende een periode van drie maanden vanaf het begin van de exploitatie haar vaste en variabele kosten kan dekken die voortvloeien uit de exploitatie volgens haar bedrijfsplan en die op realistische onderstellingen zijn gebaseerd, zonder dat rekening wordt gehouden met haar inkomsten uit exploitatie.

2. Voor de toepassing van de in lid 1 bedoelde beoordeling verstrekt de aanvrager een bedrijfsplan voor ten minste de eerste drie jaren van de exploitatie. Het bedrijfsplan bevat ook nadere gegevens betreffende de financiële banden tussen de aanvrager en eventuele andere commerciële activiteiten waarbij de aanvrager rechtstreeks of via gelieerde ondernemingen betrokken is. De aanvrager verstrekt tevens alle relevante inlichtingen, meer bepaald de gegevens vermeld in punt 1 van bijlage I.

3. Het bepaalde in de leden 1 en 2 is niet van toepassing op ondernemingen die een aanvraag voor een exploitatievergunning indienen voor vluchten met toestellen van minder dan 10 t maximale startmassa en/of minder dan 20 stoelen. Deze ondernemingen moeten kunnen aantonen dat hun nettokapitaal ten minste 100 000 EUR bedraagt of op verzoek van de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten alle ter zake dienende inlichtingen voor de toepassing van de in lid 1 bedoelde beoordeling, en met name de in bijlage I, punt 1, bedoelde gegevens, kunnen verstrekken.

De bevoegde vergunningverlenende autoriteiten mogen echter de bepalingen van de leden 1 en 2 toepassen op ondernemingen die een aanvraag voor een exploitatievergunning indienen als bedoeld in de vorige alinea, indien deze ondernemingen voornemens zijn geregelde luchtdiensten te onderhouden of indien hun omzet meer dan 3 miljoen EUR per jaar bedraagt.

▼M1

Artikel 6

Bewijs luchtvaartexploitant

1. De verlening en de geldigheid van een exploitatievergunning zijn afhankelijk van het bezit van een geldig AOC, waarin de onder die exploitatievergunning vallende activiteiten worden gespecificeerd.

2. Alle wijzigingen van het AOC van een communautaire luchtvaartmaatschappij worden, indien relevant, ook in de exploitatievergunning van de maatschappij vermeld.

De voor het AOC bevoegde autoriteit stelt de bevoegde vergunningverlenende autoriteit zo spoedig mogelijk in kennis van alle relevante voorgestelde wijzigingen van het AOC.

3. De voor het AOC bevoegde autoriteit en de bevoegde vergunningverlenende autoriteit komen maatregelen overeen om proactief informatie uit te wisselen die relevant is voor de beoordeling en het behoud van het AOC en de exploitatievergunning.

▼M1

Die uitwisseling kan, zonder daartoe beperkt te blijven, informatie omvatten betreffende de financiële regelingen, eigendomsregelingen of organisatorische regelingen van de communautaire luchtvaartmaatschappij die van invloed kunnen zijn op de veiligheid of solvabiliteit van haar vluchtuitvoeringen of die de voor het AOC bevoegde autoriteit kunnen helpen bij het uitvoeren van haar toezichtsactiviteiten op het gebied van veiligheid. Wanneer informatie in vertrouwen wordt verstrekt, moeten er maatregelen worden genomen om te verzekeren dat de informatie op passende wijze wordt beveiligd.

3 bis. Indien handhavend optreden waarschijnlijk nodig is, raadplegen de voor het AOC bevoegde autoriteit en de bevoegde vergunningverlenende autoriteit elkaar zo spoedig mogelijk alvorens dergelijke maatregelen te nemen, en zij zoeken samen naar een oplossing voor de problemen alvorens actie te ondernemen. Wanneer er actie wordt ondernomen, stellen de voor het AOC bevoegde autoriteit en de bevoegde vergunningverlenende autoriteit elkaar daarvan zo spoedig mogelijk in kennis.

▼B

Artikel 7

Bewijs van betrouwbaarheid

1. Wanneer met het oog op de afgifte van een exploitatievergunning een bewijs moet worden overgelegd dat de persoon die de activiteiten van de onderneming permanent en daadwerkelijk leidt, van goed zedelijk gedrag is of dat hij niet failliet is verklaard, aanvaardt de bevoegde vergunningverlenende autoriteit voor onderdanen van lidstaten als voldoende bewijs de overlegging van documenten die door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van herkomst van de betrokkene of de lidstaat waar de persoon zijn/haar permanente verblijfplaats heeft zijn afgegeven en waaruit blijkt dat aan die eisen is voldaan.

2. Wanneer de in lid 1 bedoelde documenten niet worden afgegeven door de lidstaat van herkomst of de lidstaat waar de persoon permanent is gevestigd, worden deze vervangen door een verklaring onder ede of — in de lidstaten waar de verklaring onder ede niet bestaat — door een plechtige verklaring die door de betrokkene wordt afgelegd ten overstaan van een bevoegde rechterlijke of administratieve instantie, of, in voorkomend geval, van een notaris of een bevoegde beroepsorganisatie van de lidstaat van herkomst of de lidstaat waar de persoon permanent is gevestigd; deze instantie, notaris of bevoegde beroepsorganisatie geeft een attest af waaruit blijkt dat deze verklaring onder ede, of deze plechtige verklaring, bewijskracht heeft.

3. De bevoegde vergunningverlenende autoriteiten kunnen eisen dat de in leden 1 en 2 bedoelde documenten en attesten bij overlegging niet ouder zijn dan drie maanden.

Artikel 8

Geldigheid van een exploitatievergunning

1. Een exploitatievergunning blijft geldig zolang de communautaire luchtvaartmaatschappij aan de voorschriften van dit hoofdstuk voldoet.

Een communautaire luchtvaartmaatschappij moet desgevraagd te allen tijde aan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit kunnen aantonen dat zij aan alle voorwaarden van dit hoofdstuk voldoet.

2. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit houdt zorgvuldig toezicht op de naleving van de voorschriften van dit hoofdstuk. Zij gaat in elk geval in de volgende gevallen na of deze voorschriften zijn nageleefd:

▼B

a) twee jaar nadat een nieuwe exploitatievergunning is verleend,

b) wanneer een probleem wordt vermoed, of

c) op verzoek van de Commissie.

Wanneer de bevoegde vergunningverlenende autoriteit vermoedt dat financiële problemen van een communautaire luchtvaartmaatschappij de veiligheid van de activiteiten van die maatschappij in gevaar kunnen brengen, stelt zij de autoriteit die bevoegd is voor het AOC daarvan onmiddellijk in kennis.

3. De exploitatievergunning moet opnieuw ter goedkeuring worden voorgelegd wanneer een communautaire luchtvaartmaatschappij:

a) niet binnen zes maanden na het verkrijgen van een exploitatievergunning met exploitatie is begonnen,

b) haar activiteiten gedurende meer dan zes maanden heeft gestaakt, of

c) indien haar op grond van artikel 5, lid 3, eerste alinea, een vergunning is verleend, voornemens is een exploitatie te beginnen met luchtvaartuigen met een grotere startmassa of meer stoelen dan het in artikel 5, lid 3, genoemde maximum of wanneer deze niet langer voldoet aan de in dat lid genoemde financiële voorwaarden.

4. De communautaire luchtvaartmaatschappijen verstrekken de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten uiterlijk zes maanden na de laatste dag van het desbetreffende boekjaar, behoudens andersluidende bepalingen in de nationale wetgeving, hun door accountants gecontroleerde rekeningen. Tijdens de eerste twee exploitatiejaren van een communautaire luchtvaartmaatschappij worden de in bijlage I, punt 3, vermelde gegevens op verzoek ter beschikking van de bevoegde vergunningverlenende autoriteit gesteld.

De bevoegde vergunningverlenende autoriteit mag op elk ogenblik relevante informatie vragen om de financiële prestaties te beoordelen van een communautaire luchtvaartmaatschappij waaraan zij een exploitatievergunning heeft verleend. In het kader van een dergelijke beoordeling werkt de communautaire luchtvaartmaatschappij de in bijlage I, punt 3, bedoelde gegevens bij en verstrekt zij deze desgevraagd aan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit.

5. Elke communautaire luchtvaartmaatschappij stelt de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten

a) vooraf in kennis van plannen voor de exploitatie van een nieuwe luchtdienst naar een werelddeel of een regio in de wereld waarop zij nog geen dienst onderhoudt, of voor andere ingrijpende wijzigingen in de omvang van haar activiteiten, zoals, onder meer, wijzigingen in type of het aantal gebruikte toestellen;

b) vooraf in kennis van elke voorgenomen fusie of overneming, en

c) binnen 14 dagen in kennis van iedere wijziging in de eigendom van elke afzonderlijke deelneming die 10 % of meer vertegenwoordigt van het totale aandelenkapitaal van de communautaire luchtvaartmaatschappij of van haar moederonderneming of van de vennootschap die in laatste instantie houdstermaatschappij is.

▼B

6. Indien de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten van oordeel zijn dat de overeenkomstig lid 5 meegedeelde wijzigingen een aanzienlijke invloed op de financiële positie van de communautaire luchtvaartmaatschappij hebben, eisen zij dat deze een herzien bedrijfsplan indient waarin de betrokken wijzigingen zijn opgenomen en dat een periode van ten minste 12 maanden vanaf de datum van toepassing van dit plan betreft, alsmede de gegevens bedoeld in deel 2 van bijlage I en de informatie die overeenkomstig lid 4 moet worden verstrekt.

De bevoegde vergunningverlenende autoriteiten nemen een besluit over het herziene bedrijfsplan met betrekking tot de vraag of de communautaire luchtvaartmaatschappij in staat is gedurende die periode van twaalf maanden haar bestaande en potentiële verplichtingen na te komen. Dit besluit wordt genomen uiterlijk drie maanden nadat alle nodige inlichtingen aan de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten zijn verstrekt.

7. Ten aanzien van de communautaire luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een vergunning heeft verleend, beslist de bevoegde vergunningverlenende autoriteit of de exploitatievergunning opnieuw ter goedkeuring moet worden voorgelegd bij een wijziging van een of meer elementen die een invloed hebben op de rechtssituatie van een communautaire luchtvaartmaatschappij en meer bepaald in geval van fusie of bedrijfsovername.

8. Het bepaalde in de leden 4, 5 en 6 van dit artikel is niet van toepassing op communautaire luchtvaartmaatschappijen die uitsluitend vluchten verzorgen met toestellen van minder dan 10 t maximale startmassa en/of minder dan 20 stoelen. Deze communautaire luchtvaartmaatschappijen moeten te allen tijde kunnen aantonen dat hun nettokapitaal ten minste 100 000 EUR bedraagt of op verzoek van de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten de ter zake dienende inlichtingen kunnen verstrekken voor de toepassing van de in artikel 9, lid 2, bedoelde beoordeling.

De bevoegde vergunningverlenende autoriteit mag echter de bepalingen van de leden 4, 5 en 6 toepassen op communautaire luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een exploitatievergunning hebben verleend, indien deze maatschappijen geregelde lucht- diensten onderhouden of indien hun omzet meer dan 3 miljoen EUR per jaar bedraagt.

Artikel 9

Schorsing en intrekking van een exploitatievergunning

1. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit kan te allen tijde de financiële prestaties van een communautaire luchtvaartmaatschappij waaraan zij een vergunning heeft verleend, beoordelen. Op basis van haar beoordeling schorst de betrokken autoriteit de exploitatievergunning of trekt zij deze in indien zij er niet langer van overtuigd is dat deze communautaire luchtvaartmaatschappij in staat is gedurende een periode van twaalf maanden haar bestaande en potentiële verplichtingen na te komen. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit mag niettemin een tijdelijke vergunning van maximaal 12 maanden verlenen in afwachting van een financiële reorganisatie van een communautaire luchtvaartmaatschappij, mits de veiligheid niet in het gedrang komt, alle wijzigingen van het AOC in voorkomend geval in die tijdelijke vergunning zijn vermeld en er realistische vooruitzichten zijn dat de financiële situatie binnen die periode voldoende wordt verbeterd.

▼M3

1 bis. Op basis van de in lid 1 bedoelde beoordelingen die worden uitgevoerd tussen 1 maart 2020 en 31 december 2020, kan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit vóór het einde van die periode beslissen de exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij uit de Unie niet

▼M3

te schorsen of in te trekken, op voorwaarde dat de veiligheid niet in het gedrang komt en dat er een realistisch vooruitzicht is op een bevredigende financiële wederopbouw binnen de volgende twaalf maanden. Zij beoordeelt de prestaties van deze luchtvaartmaatschappij uit de Unie aan het einde van de periode van twaalf maanden en beslist of de exploitatievergunning wordt geschorst of ingetrokken en of een tijdelijke vergunning wordt verleend op basis van lid 1.

1 ter. Wanneer de Commissie, op basis van gegevens die zijn gepubliceerd door Eurocontrol, die de netwerkbeheerder is voor de luchtverkeersnetdiensten van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, vaststelt dat de terugval van het luchtverkeer, ten opzichte van de overeenkomstige periode van 2019, aanhoudt en waarschijnlijk zal blijven duren, en ook, op basis van de beste beschikbare wetenschappelijke gegevens, zoals gegevens van het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding, vaststelt dat deze situatie het gevolg is van de COVID-19-pandemie, stelt zij overeenkomstig artikel 25 bis gedelegeerde handelingen vast tot wijziging van deze verordening door de in lid 1 bis van dit artikel vermelde termijn van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 dienovereenkomstig te verlengen.

1 quater. De Commissie monitort de situatie voortdurend aan de hand van de in lid 1 ter genoemde criteria. Op basis van de informatie waarover zij beschikt, dient zij uiterlijk op 15 november 2020 een samenvattend verslag over deze kwestie in bij het Europees Parlement en de Raad. Wanneer de in lid 1 ter vermelde criteria zijn vervuld, stelt de Commissie de in lid 1 ter bedoelde gedelegeerde handeling zo spoedig mogelijk vast.

1 quinquies. Indien dit door langere gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de sector van het luchtvervoer in de Unie om dwingende redenen van urgentie vereist is, is de in artikel 25 ter neergelegde procedure van toepassing op overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen.

▼B

2. Als er duidelijke aanwijzingen zijn dat er financiële problemen bestaan of wanneer een rechtsvordering wegens insolventie of een soortgelijke procedure is ingesteld tegen een communautaire luchtvaartmaatschappij waaraan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit een vergunning heeft afgeleverd, zal deze autoriteit onverwijld een grondige beoordeling van de financiële situatie opstellen en binnen een periode van drie maanden de status van de exploitatievergunning op basis van de bevindingen opnieuw bezien overeenkomstig dit artikel.

De bevoegde vergunningverlenende autoriteit stelt de Commissie in kennis van haar beslissingen met betrekking tot de status van de exploitatievergunning.

3. Als de in artikel 8, lid 4, bedoelde door accountants gecontroleerde rekeningen niet binnen de in dat artikel genoemde termijn worden meegedeeld, verzoekt de vergunningverlenende autoriteit de communautaire luchtvaartmaatschappij onverwijld om deze door accountants gecontroleerde rekeningen mee te delen.

Als de door accountants gecontroleerde rekeningen niet binnen een maand worden meegedeeld, kan de exploitatievergunning worden ingetrokken of geschorst.

▼B

4. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit schorst de exploitatievergunning of trekt deze in indien de communautaire luchtvaartmaatschappij de bevoegde vergunningverlenende autoriteit opzettelijk of door onachtzaamheid informatie verschaft die een kennelijke fout bevat.

5. Wanneer het AOC van een communautaire luchtvaartmaatschappij wordt geschorst of ingetrokken, zal de bevoegde vergunningverlenende autoriteit de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij onmiddellijk schorsen of intrekken.

6. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit kan de exploitatievergunning van een communautaire luchtvaartmaatschappij schorsen of intrekken indien de betrokken luchtvaartmaatschappij niet langer voldoet aan de in artikel 7 bedoelde eisen op het vlak van betrouwbaarheid.

Artikel 10

Beslissingen in verband met exploitatievergunningen

1. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit besluit zo spoedig mogelijk, en uiterlijk drie maanden nadat alle vereiste inlichtingen zijn verstrekt, over een aanvraag, waarbij met alle beschikbare gegevens rekening wordt gehouden. Van het besluit wordt aan de aanvrager kennis gegeven. Een afwijzing wordt met redenen omkleed.

2. De procedures voor het verlenen, schorsen en intrekken van exploitatievergunningen worden door de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten bekendgemaakt, die de Commissie daarvan in kennis stellen.

3. Een lijst van besluiten van de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten waarbij een exploitatievergunning wordt verleend, geschorst of ingetrokken, wordt jaarlijks in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

Artikel 11

Verzekeringsvoorschriften

Onverminderd de bepalingen van Verordening (EG) nr. 785/2004 is de luchtvaartmaatschappij verzekerd tegen aansprakelijkheid voor ongevallen ten aanzien van post.

Artikel 12

Registratie

▼M1

1. De door een communautaire luchtvaartmaatschappij gebruikte luchtvaartuigen worden naar keuze van de lidstaat wiens bevoegde autoriteit de exploitatievergunning afgeeft, geregistreerd in diens eigen nationale register of in het nationale register van een andere lidstaat. Wanneer dergelijke luchtvaartuigen echter worden gebruikt in het kader van een dry leaseovereenkomst of een wet leaseovereenkomst volgens artikel 13, mogen zij in het nationale register van een willekeurige lidstaat of van een derde land worden geregistreerd.

▼B

2. Overeenkomstig lid 1, nemen de bevoegde autoriteiten in hun nationaal register, overeenkomstig de geldende wetten en voorschriften, zonder discriminerende vergoeding en onverwijld, luchtvaartuigen op die eigendom zijn van onderdanen van andere lidstaten, alsmede overdrachten uit luchtvaartregisters van andere lidstaten. Naast het normale registratierecht wordt geen vergoeding gevraagd voor de overdracht van luchtvaartuigen.

▼B

Artikel 13

Leasing

1. Onverminderd artikel 4, onder c), mag een communautaire luchtvaartmaatschappij beschikken over een of meer luchtvaartuigen op grond van een dry leasing of wet leasing. Communautaire luchtvaartmaatschappijen mogen vrijelijk op grond van een wet leasing geleasede, in de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen exploiteren behalve wanneer dit de veiligheid in gevaar zou brengen. De Commissie draagt er zorg voor dat deze bepaling op redelijke, evenredige en op veiligheidsoverwegingen gebaseerde wijze wordt uitgevoerd.

2. Een dry lease-overeenkomst waarbij een communautaire luchtvaartmaatschappij partij is of een wet lease-overeenkomst waarbij de communautaire luchtvaartmaatschappij de huurder is van het op grond van wet leasing gehuurde luchtvaartuig, moet voorafgaand worden goedgekeurd volgens de toepasselijke communautaire of nationale wetgeving op het gebied van veiligheid in de luchtvaart.

3. Een communautaire luchtvaartmaatschappij die in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen „wet leaset" van een andere onderneming, moet daarvoor voorafgaande goedkeuring verkrijgen van de bevoegde vergunningverlenende autoriteit. De bevoegde autoriteit kan goedkeuring verlenen indien:

a) de communautaire luchtvaartmaatschappij tot tevredenheid van de bevoegde autoriteit aantoont dat aan alle veiligheidsnormen die gelijkwaardig zijn aan die van de Gemeenschapswetgeving of de nationale wetgeving is voldaan, en

b) ►M2 aan een van de volgende voorwaarden is voldaan, tenzij anders is bepaald in een door de Unie ondertekende internationale wetleaseovereenkomst die gebaseerd is op een vóór 1 januari 2008 ondertekende overeenkomst inzake luchtvervoer waarbij de Unie partij is: ◄

   i) de communautaire luchtvaartmaatschappij rechtvaardigt de leasing op basis van uitzonderlijke noodzaak, in welk geval goedkeuring kan worden verleend voor een periode van ten hoogste zeven maanden, die één keer met een nieuwe periode van ten hoogste zeven maanden kan worden verlengd, of

   ii) de communautaire luchtvaartmaatschappij toont aan dat de leasing nodig is om te voldoen aan seizoensgebonden capaciteitsbehoeften, waaraan niet redelijkerwijs kan worden voldaan door het leasen van luchtvaartuigen die in de Gemeenschap zijn geregistreerd, in welk geval de goedkeuring kan worden verlengd, of

   iii) de communautaire luchtvaartmaatschappij toont aan dat de leasing nodig is om het hoofd te bieden aan exploitatiemoeilijkheden en dat het niet mogelijk of redelijk is een in de Gemeenschap geregistreerd luchtvaartuig te leasen, in welk geval de goedkeuring wordt beperkt tot de duur die strikt noodzakelijk is om bedoelde moeilijkheden te verhelpen.

4. De bevoegde autoriteit kan voorwaarden verbinden aan de goedkeuring. Deze voorwaarden maken deel uit van de wet lease-overeenkomst.

De bevoegde autoriteit kan weigeren haar goedkeuring te verlenen indien er geen sprake is van wederkerigheid wat betreft wet leasing tussen de betrokken lidstaat of de Gemeenschap en het derde land waar het op basis van wet leasing gehuurde luchtvaartuig is geregistreerd.

De bevoegde autoriteit licht de betrokken lidstaten in over de goedkeuring die zij heeft verleend voor de wet leasing van een in een derde land geregistreerd luchtvaartuig.

▼B

Artikel 14

Recht te worden gehoord

Wanneer de bevoegde vergunningverlenende autoriteit een besluit tot opschorting of intrekking van de exploitatievergunning van een communautaire luchtvaartmaatschappij neemt, zorgt zij ervoor dat de betrokken communautaire luchtvaartmaatschappij de gelegenheid krijgt te worden gehoord, rekening houdend met de noodzaak van een spoedprocedure in sommige situaties.

HOOFDSTUK III

TOEGANG TOT ROUTES

Artikel 15

Het verlenen van intracommunautaire luchtdiensten

1. Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren.

2. De lidstaten mogen de exploitatie van intracommunautaire luchtdiensten door een communautaire luchtvaartmaatschappij niet afhankelijk stellen van enige vergunning of toelating. De lidstaten eisen van de communautaire luchtvaartmaatschappijen geen documenten of informatie die zij al aan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit hebben verstrekt, indien de desbetreffende informatie tijdig kan worden verkregen van de bevoegde vergunningverlenende autoriteit.

3. Indien de Commissie op basis van de op grond van artikel 26, lid 2, verkregen informatie tot het oordeel komt dat de exploitatievergunning die aan een communautaire luchtvaartmaatschappij is verleend, niet voldoet aan de eisen van deze verordening, stuurt zij haar bevindingen naar de bevoegde vergunningverlenende autoriteit, die haar opmerkingen binnen de 15 werkdagen aan de Commissie toezendt.

Indien de Commissie na analyse van de eventuele opmerkingen van de bevoegde vergunningverlenende autoriteit van oordeel blijft dat de exploitatievergunning niet aan de eisen voldoet, of geen opmerkingen heeft ontvangen van de bevoegde vergunningverlenende autoriteit, besluit zij volgens de procedure van artikel 25, lid 2, om de bevoegde vergunningverlenende autoriteit te verzoeken passende corrigerende maatregelen te nemen, dan wel om de exploitatievergunning te schorsen of in te trekken.

Het besluit vermeldt een termijn voor het implementeren van de corrigerende maatregelen of acties door de bevoegde vergunningverlenende autoriteit. Indien de corrigerende maatregelen of acties aan het einde van die termijn niet zijn geïmplementeerd, is het de communautaire luchtvaartmaatschappij niet toegestaan de in lid 1 bedoelde rechten uit te oefenen.

De communautaire luchtvaartmaatschappij mag haar rechten uit hoofde van lid 1 opnieuw uitoefenen wanneer de bevoegde vergunningverlenende autoriteit de Commissie ervan in kennis heeft gesteld dat de corrigerende maatregelen zijn geïmplementeerd en dat de implementatie door de bevoegde vergunningverlenende autoriteit is geverifieerd.

▼B

4. Bij het exploiteren van intracommunautaire luchtdiensten is het een communautaire luchtvaartmaatschappij toegestaan luchtdiensten te combineren en deel te nemen aan regelingen voor codesharing, onverminderd de communautaire mededingingsregels die van toepassing zijn op ondernemingen.

Dit artikel heeft voorrang op alle, uit bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten voortvloeiende beperkingen van de vrijheid van communautaire luchtvaartmaatschappijen om intracommunautaire luchtdiensten te exploiteren.

5. Onverminderd de bepalingen van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten en met inachtneming van de communautaire mededingingsregels die van toepassing zijn op ondernemingen, staat de betrokken lidstaat of staan de betrokken lidstaten communautaire luchtvaartmaatschappijen toe om luchtdiensten te combineren en deel te nemen aan codesharingregelingen met andere luchtvaartmaatschappijen voor luchtdiensten van en naar een luchthaven op hun grondgebied of via een dergelijke luchthaven naar een punt (punten) in derde landen.

Een lidstaat kan in het kader van een bilaterale overeenkomst inzake luchtdiensten met het betrokken derde land, beperkingen opleggen aan codesharingregelingen tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen van een derde land, met name indien het betrokken derde land geen vergelijkbare commerciële kansen biedt aan communautaire luchtvaartmaatschappijen die diensten exploiteren vanuit de betrokken lidstaat. De lidstaten zorgen er daarbij voor dat de op grond van zulke overeenkomsten opgelegde beperkingen tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen de concurrentie niet vervalsen en niet discriminerend zijn alsmede dat zij niet restrictiever zijn dan nodig is.

Artikel 16

Algemene beginselen van openbaredienstverplichtingen

1. Een lidstaat kan, na overleg met de andere betrokken lidstaten en na de Commissie, de betrokken luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die de betrokken route exploiteren, op de hoogte te hebben gesteld, een openbaredienstverplichting opleggen met betrekking tot geregelde luchtdiensten tussen een luchthaven in de Gemeenschap en een luchthaven die de luchtverbindingen voor een perifeer of ontwikkelingsgebied op zijn grondgebied of op een weinig geëxploiteerde route naar een luchthaven op zijn grondgebied verzorgt, wanneer een dergelijke route van vitaal belang wordt geacht voor de economische en sociale ontwikkeling van de regio die door de luchthaven wordt bediend. Een dergelijke verplichting wordt alleen opgelegd voor zover zulks noodzakelijk is om op die route een minimum aanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen of minimumcapaciteit en waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten.

De normen voor de route waarvoor de openbaredienstverplichting wordt opgelegd, worden op transparante en niet-discriminerende wijze vastgesteld.

2. Wanneer andere vervoerswijzen geen ononderbroken dienst met een frequentie van minstens tweemaal per dag kunnen waarborgen, kunnen de betrokken lidstaten in de openbaredienstverplichting bepalen

▼B

dat een communautaire luchtvaartmaatschappij die de route wil exploiteren de garantie geeft dat zij die route gedurende een nader te bepalen periode en in overeenstemming met de andere bepalingen van de openbaredienstverplichting zal exploiteren.

3. De noodzaak en de toereikendheid van een geplande openbaredienstverplichting worden door de lidstaten beoordeeld in het licht van:

a) de evenredigheid tussen de geplande verplichting en de behoeften inzake economische ontwikkeling van de betrokken regio;

b) de mogelijkheid gebruik te maken van andere vervoerswijzen en het vermogen van deze vervoerswijzen om aan de betrokken vervoersbehoeften te voldoen, met name wanneer de route in kwestie ook wordt bediend door een treindienst met een reistijd van minder dan drie uur, een voldoende grote frequentie, voldoende verbindingen en een passende uurregeling;

c) de luchtvaarttarieven en voorwaarden die aan de gebruikers kunnen worden aangeboden;

d) het gecombineerde effect van alle luchtvaartmaatschappijen die op bedoelde route diensten onderhouden of voornemens zijn te onderhouden.

4. Als een lidstaat een openbaredienstverplichting wil opleggen, moet zij de volledige tekst van de voorgenomen openbaredienstverplichting meedelen aan de Commissie, de andere betrokken lidstaten, de betrokken luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die de route in kwestie exploiteren.

De Commissie publiceert een kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, waarin wordt vermeld:

a) welke twee luchthavens door de betrokken route worden verbonden en op welke luchthaven(s) eventueel een tussenstop wordt gemaakt;

b) op welke datum de openbaredienstverplichting van kracht wordt, en

c) het volledige adres waarop de tekst en alle relevante informatie en/of documentatie over de openbaredienstverplichting onverwijld en gratis door de betrokken lidstaat ter beschikking worden gesteld.

5. Niettegenstaande het bepaalde in lid 4 vindt, voor routes waarop naar verwachting minder dan 10 000 passagiers per jaar van de luchtdienst gebruik zullen maken, de kennisgeving van een openbaredienstverplichting plaats in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of in het nationale publicatieblad van de betrokken lidstaat.

6. Een openbaredienstverplichting mag niet van kracht worden vóór de datum waarop de in lid 4, tweede alinea, vermelde kennisgeving is gepubliceerd.

7. Wanneer een openbaredienstverplichting overeenkomstig het in de leden 1 en 2 bepaalde is opgelegd, kunnen communautaire luchtvaartmaatschappijen vervoer verkopen zonder levering van verdere diensten

▼B

op voorwaarde dat de betrokken luchtdienst aan alle eisen van de openbaredienstverplichting voldoet. Die luchtdienst wordt bijgevolg als een geregelde luchtdienst aangemerkt.

8. Wanneer een openbaredienstverplichting overeenkomstig de leden 1 en 2 is opgelegd, is het andere communautaire luchtvaartmaatschappijen te allen tijde toegestaan een aanvang te maken met geregelde luchtdiensten die aan alle eisen van de openbaredienstverplichting voldoen, met inbegrip van de eventueel voorgeschreven periode van exploitatie als bedoeld in lid 2.

9. Indien geen enkele communautaire luchtvaartmaatschappij een aanvang heeft gemaakt of kan aantonen dat zij op het punt staat een aanvang te maken met het onderhouden van vaste geregelde luchtdiensten op een route in overeenstemming met de openbaredienstverplichtingen die voor die route zijn opgelegd, kan de betrokken lidstaat, onverminderd lid 8, de toegang tot de geregelde luchtdienst op die route beperken tot slechts één communautaire luchtvaartmaatschappij voor een periode van ten hoogste vier jaar, waarna de situatie opnieuw moet worden bezien.

Deze periode kan tot vijf jaar worden verlengd als de openbaredienstverplichting wordt opgelegd voor een route naar een luchthaven die een ultraperifere regio bedient als bedoeld in artikel 299, lid 2, van het Verdrag.

10. Het recht om de in lid 9 vermelde diensten te exploiteren wordt overeenkomstig artikel 17 voor één of, wanneer zulks om redenen van operationele efficiëntie gerechtvaardigd is, voor een groep van dergelijke routes bij openbare aanbesteding aangeboden aan elke communautaire luchtvaartmaatschappij die het recht heeft dergelijke luchtdiensten te onderhouden. Om redenen van administratieve efficiëntie mogen de lidstaten voor verschillende routes één enkele uitnodiging tot het indienen van inschrijvingen bekendmaken.

11. Een openbaredienstverplichting wordt geacht te zijn verstreken wanneer gedurende een periode van meer dan 12 maanden geen geregelde luchtdienst wordt geëxploiteerd op de route waarop de verplichting van toepassing is.

12. Wanneer de overeenkomstig artikel 17 geselecteerde communautaire luchtvaartmaatschappij de dienst plotseling onderbreekt, mag de betrokken lidstaat, in noodgevallen, met wederzijdse instemming een andere communautaire luchtvaartmaatschappij selecteren om de openbaredienstverplichting uit te voeren gedurende een niet-verlengbare periode van hoogstens zeven maanden, onder de volgende voorwaarden:

a) eventuele compensaties door de lidstaten worden betaald overeenkomstig artikel 17, lid 8;

b) de selectie wordt gemaakt uit communautaire luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de beginselen van transparantie en non-discriminatie;

c) er wordt een nieuwe uitnodiging tot het indienen van voorstellen bekendgemaakt.

De Commissie en de betrokken lidstaat of lidstaten worden onverwijld in kennis gesteld van de noodprocedure en de redenen daarvoor. Overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure kan de Commissie, op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief, de procedure schorsen wanneer zij, na beoordeling, van mening is dat deze niet aan de voorwaarden van dit lid voldoet of op enige andere wijze in strijd is met de Gemeenschapswetgeving.

▼B

Artikel 17

Openbare aanbestedingsprocedure voor openbaredienstverplichting

1. De bij artikel 16, lid 10, vereiste openbare aanbesteding wordt uitgevoerd volgens de procedure van de leden 2 tot en met 10 van dit artikel.

2. De betrokken lidstaat deelt de volledige tekst van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen mee aan de Commissie, behalve indien hij, overeenkomstig artikel 16, lid 5, de openbaredienstverplichting bekend heeft gemaakt door middel van de publicatie van een kennisgeving in zijn nationale publicatieblad. In dat geval wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen ook in het nationale publicatieblad bekendgemaakt.

3. De uitnodiging tot het indienen van voorstellen en het daaropvolgende contract bevatten onder andere de volgende punten:

a) de normen waaraan in het kader van de openbare dienstverplichting moet worden voldaan;

b) regels voor het wijzigen en beëindigen van het contract, met name om rekening te houden met onvoorziene ontwikkelingen;

c) de geldigheidsduur van het contract;

d) sancties ingeval het contract niet wordt nagekomen;

e) objectieve en transparante parameters voor de berekening van eventuele compensaties voor de uitvoering van openbaredienstverplichtingen.

4. De Commissie publiceert een kennisgeving van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. De termijn voor het indienen van inschrijvingen mag ten vroegste twee maanden na de datum van publicatie van deze kennisgeving verstrijken. Wanneer de aanbesteding betrekking heeft op een route waarvoor de toegang overeenkomstig artikel 16, lid 9, reeds is beperkt tot één maatschappij, wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen minstens zes maanden voor het begin van de nieuwe concessie gepubliceerd om te kunnen nagaan of de beperking van de toegang nog steeds noodzakelijk is.

5. De kennisgeving moet de volgende informatie bevatten:

a) de betrokken lidstaat/lidstaten;

b) de betrokken luchtroute;

c) de geldigheidsduur van het contract;

d) het volledig adres waarop de tekst van de uitnodiging en alle relevante informatie en/of documentatie over de openbare aanbesteding en de openbaredienstverplichting door de betrokken lidstaat ter beschikking wordt gesteld;

e) de uiterste datum voor het indienen van inschrijvingen.

6. Wanneer een partij die geïnteresseerd is in de openbare aanbesteding informatie of documenten vraagt, stelt de betrokken lidstaat deze onverwijld en gratis ter beschikking.

▼B

7. Uit de offertes wordt zo snel mogelijk een keuze gemaakt, waarbij wordt gelet op de toereikendheid van de aangeboden dienst, met inbegrip van de tarieven en voorwaarden die aan de gebruikers kunnen worden aangeboden en de kosten van de eventuele van de betrokken lidstaat (lidstaten) verlangde vergoeding.

8. De betrokken lidstaat kan een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig punt 7 is geselecteerd compenseren voor het voldoen aan de normen van een op grond van artikel 16 opgelegde openbaredienstverplichting; deze compensatie mag niet hoger liggen dan het bedrag dat vereist is om de nettokosten van het naleven van de openbaredienstverplichting te dekken, rekening houdend met inkomsten die de luchtvaartmaatschappij haalt uit het naleven van die verplichting en een redelijke winst.

9. De Commissie wordt onverwijld schriftelijk van de resultaten van de openbare aanbesteding en van de selectie in kennis gesteld door de lidstaat, die daarnaast de volgende informatie verstrekt:

a) het aantal en de naam van de inschrijvers en bedrijfsinformatie over de inschrijvers;

b) de operationele elementen van de inschrijvingen;

c) de in de inschrijvingen gevraagde compensatie;

d) de naam van de geselecteerde inschrijver.

10. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief mag de Commissie de lidstaten verzoeken binnen een maand alle relevante documenten ter beschikking te stellen die betrekking hebben op de selectie van een luchtvaartmaatschappij voor de exploitatie van een openbaredienstverplichting. Als de gevraagde documenten niet binnen de termijn ter beschikking worden gesteld, kan de Commissie beslissen de uitnodiging tot het indienen van voorstellen op te schorten overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure.

Artikel 18

Onderzoek van openbaredienstverplichtingen

1. De lidstaten treffen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat tegen elk krachtens de artikelen 16 en 17 genomen besluit daadwerkelijk en vooral zo spoedig mogelijk beroep kan worden ingesteld wegens schending van het Gemeenschapsrecht of van de nationale voorschriften ter uitvoering van het Gemeenschapsrecht.

Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief kan de Commissie de lidstaten met name vragen om binnen twee maanden de volgende documenten in te dienen:

a) een document waarin wordt aangetoond dat er behoefte is aan een openbaredienstverplichting en dat de criteria van artikel 16 zijn nageleefd;

b) een analyse van de economie van de regio;

c) een analyse van de evenredigheid tussen de voorgenomen verplichtingen en de doelstellingen inzake economische ontwikkeling;

d) een analyse van de eventuele bestaande luchtdiensten en van de andere beschikbare vervoerswijzen die dienst kunnen doen als alternatief voor de voorgenomen verplichting.

▼B

2. Op verzoek van een lidstaat die van mening is dat de ontwikkeling van een route door het bepaalde in de artikelen 16 en 17 overmatig wordt beperkt of uit eigen beweging, stelt de Commissie een onderzoek in en zij besluit binnen zes maanden na de ontvangst van het verzoek en overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure op basis van alle relevante factoren of de artikelen 16 en 17 op de betrokken route van toepassing blijven.

Artikel 19

Verkeersverdeling tussen luchthavens en de uitoefening van verkeersrechten

1. De uitoefening van vervoersrechten is onderworpen aan de bekendgemaakte communautaire, nationale, regionale of plaatselijke voorschriften betreffende de veiligheid, de beveiliging, de bescherming van het milieu en de toewijzing van „slots”.

2. Na overleg met de belanghebbende partijen, met inbegrip van de betrokken luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, mag een lidstaat de verdeling van het luchtverkeer tussen luchthavens regelen zonder discriminatie tussen bestemmingen in de Gemeenschap of discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij, voor zover aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) de luchthavens bedienen dezelfde stad of agglomeratie;

b) de luchthavens worden bediend door adequate vervoersinfrastructuur die, voor zover mogelijk, een directe verbinding verschaft waardoor de luchthaven binnen negentig minuten kan worden bereikt, ook indien daarvoor de grens moet worden overschreden;

c) de luchthavens zijn via frequent, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer verbonden met elkaar en met de stad of agglomeratie die ze bedienen, en

d) de luchthavens bieden de luchtvaartmaatschappijen de nodige diensten en doen niet onnodig afbreuk aan hun commerciële kansen.

Een voorstel voor de verdeling van het luchtverkeer tussen de betrokken luchthavens moet in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie en op objectieve criteria gebaseerd zijn.

3. De betrokken lidstaat stelt de Commissie in kennis van haar voornemen om de verdeling van het luchtverkeer te regelen of om een bestaande verkeersverdelingsregel te wijzigen.

De Commissie gaat na of de leden 1 en 2 van dit artikel zijn nageleefd en beslist, binnen zes maanden na ontvangst van deze kennisgeving van de lidstaat en overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure, of de lidstaat de maatregelen mag toepassen.

De Commissie publiceert haar besluit in het *Publicatieblad van de Europese Unie*; de maatregelen worden niet toegepast alvorens de goedkeuring van de Commissie is gepubliceerd.

4. Wat betreft de verkeersverdelingsregels die gelden op het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening, onderzoekt de Commissie op verzoek van een lidstaat dan wel uit eigen beweging de toepassing

▼B

van de leden 1 en 2, en besluit zij overeenkomstig de procedure van artikel 25, lid 2, of de lidstaat in kwestie de maatregel mag blijven toepassen.

5. De Commissie maakt de besluiten die zij op grond van dit artikel neemt, bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 20

Milieumaatregelen

1. Bij ernstige milieuproblemen kan de verantwoordelijke lidstaat de uitoefening van verkeersrechten beperken of weigeren, met name wanneer andere takken van vervoer een passend niveau van dienstverlening bieden. De betrokken maatregel is niet discriminerend, vervalst de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen niet, is niet restrictiever dan nodig is om de problemen op te lossen en heeft een beperkte geldigheidsduur van ten hoogste drie jaar, na afloop waarvan de maatregel wordt geëvalueerd.

2. Wanneer een lidstaat maatregelen overeenkomstig lid 1 nodig acht, stelt hij de andere lidstaten en de Commissie onder opgave van toereikende redenen ten minste drie maanden vóór de inwerkingtreding van de maatregelen daarvan in kennis. De maatregelen mogen worden uitgevoerd, tenzij een betrokken lidstaat binnen één maand na ontvangst van de kennisgeving de maatregelen aanvecht of de Commissie deze overeenkomstig lid 3 aan een nader onderzoek onderwerpt.

3. Op verzoek van een andere lidstaat of uit eigen beweging kan de Commissie volgens de procedure van artikel 25, lid 2, de maatregelen schorsen indien deze niet aan de eisen van lid 1 voldoen of anderszins in strijd zijn met de Gemeenschapswetgeving.

Artikel 21

Noodmaatregelen

1. Een lidstaat kan de uitoefening van verkeersrechten weigeren of beperken of voorwaarden aan deze uitoefening stellen om plotselinge kortstondige problemen die voortvloeien uit onvoorspelbare en onvermijdbare omstandigheden op te lossen. Deze maatregelen moeten in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie en moeten op objectieve en niet-discriminerende criteria gebaseerd zijn.

De Commissie en de overige lidstaten worden onverwijld van deze maatregelen in kennis gesteld, onder opgave van de toereikende redenen. Indien de problemen die deze maatregelen noodzakelijk maken, langer dan 14 dagen voortduren, moet de lidstaat de Commissie en de andere lidstaten daarvan in kennis stellen en kan hij, met instemming van de Commissie, de maatregelen verlengen voor nieuwe periodes van telkens ten hoogste 14 dagen.

2. Op verzoek van de geïnvolveerde lidstaat of lidstaten of uit eigen beweging kan de Commissie deze maatregelen schorsen indien zij niet voldoen aan lid 1 of anderszins in strijd zijn met het Gemeenschapsrecht.

▼M3

Artikel 21 bis

Noodmaatregelen in verband met de COVID-19-pandemie

1. Niettegenstaande artikel 21 mogen de lidstaten, voor de periode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020, zonder de in artikel 21, lid 1, vermelde instemming van de Commissie, de uitoefening van verkeersrechten weigeren, beperken of aan voorwaarden onderwerpen als dit nodig is om de COVID-19-pandemie aan te pakken. Deze maatregelen moeten in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie en moeten op objectieve en niet-discriminerende criteria gebaseerd zijn.

2. De betrokken lidstaat stelt Commissie en de overige lidstaten onverwijld van dergelijke in lid 1 bedoelde maatregelen en van de duur ervan in kennis en verstrekt hen de toereikende redenen die de noodzaak van die maatregelen rechtvaardigen. Als de lidstaat de maatregelen na de inwerkingtreding van deze verordening wijzigt, schorst of intrekt, stelt hij de Commissie en de andere lidstaten daarvan in kennis.

3. De Commissie mag de in lid 2 bedoelde maatregelen op verzoek van een of meer andere betrokken lidstaten of op eigen initiatief schorsen als zij niet voldoen aan de eisen bedoeld in lid 1 of anderszins in strijd zijn met het recht van de Unie.

4. Als de Commissie op basis van de beste wetenschappelijke kennis, bewijzen en gegevens, zoals gegevens van het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding, die het voortduren van de COVID-19-pandemie bevestigen, vaststelt dat lidstaten waarschijnlijk ook na de in lid 1 van dit artikel bedoelde periode de uitoefening van verkeersrechten zullen moeten weigeren, beperken of aan voorwaarden onderwerpen, stelt zij overeenkomstig artikel 25 bis gedelegeerde handelingen vast tot wijziging van deze verordening door die periode dienovereenkomstig te verlengen.

5. De Commissie monitort de situatie voortdurend aan de hand van de in lid 4 genoemde criteria. Op basis van de beschikbare informatie dient zij uiterlijk op 15 november 2020 een samenvattend verslag over deze kwestie in bij het Europees Parlement en de Raad. Indien nodig stelt zij de in lid 4 bedoelde gedelegeerde handeling zo spoedig mogelijk vast.

6. Indien dit door langere gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de sector van het luchtvervoer in de Unie om dwingende redenen van urgentie vereist is, is de in artikel 25 ter neergelegde procedure van toepassing op overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen.

▼B

HOOFDSTUK IV

BEPALINGEN INZAKE PRIJSZETTING

Artikel 22

Vrijheid van prijszetting

1. Onverminderd artikel 16, lid 1, worden de passagierstarieven en de tarieven voor intracommunautaire luchtdiensten door de communautaire luchtvaartmaatschappijen en, op basis van wederkerigheid, luchtvaartmaatschappijen van derde landen vrij vastgesteld.

▼B

2. Onverminderd de bepalingen van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten, mogen lidstaten, wanneer zij communautaire luchtvervoerders toestaan luchtvaarttarieven en tarieven voor luchtdiensten tussen hun grondgebied en een derde land vast te stellen, niet discrimineren op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappijen. Deze bepaling heeft voorrang op alle resterende beperkingen van de prijszetting, met inbegrip van prijszetting voor routes naar derde landen, die voortvloeien uit bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten.

Artikel 23

Informatie en non-discriminatie

1. De voor het grote publiek beschikbare passagiers- en luchttarieven die, in eender welke vorm, onder meer op het internet, worden aangeboden of bekendgemaakt voor luchtdiensten vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, omvatten ook de toepasselijke voorwaarden. De definitieve prijs wordt steeds bekendgemaakt en omvat de geldende passagiers- of luchttarieven en alle toepasselijke belastingen en heffingen, toeslagen en vergoedingen die op het tijdstip van publicatie onvermijdbaar en voorzienbaar zijn. Afgezien van de bekendmaking van de definitieve prijs wordt ten minste het volgende gespecificeerd:

a) de passagiers- of luchttarieven;

b) belastingen;

c) luchthavengelden, en

d) andere heffingen, toeslagen of vergoedingen, zoals voor beveiliging of brandstof;

waarbij de onder b), c) en d), genoemde elementen aan het passagiers- of luchttarief zijn toegevoegd. Facultatieve prijstoeslagen worden op duidelijke, transparante en ondubbelzinnige wijze aan het begin van elk boekingsproces medegedeeld en moeten door de passagier op een „opt-in”-basis worden aanvaard.

2. Onverminderd artikel 16, lid 1, wordt inzage verleend in de voor het grote publiek beschikbare passagiers- en luchttarieven vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, zonder discriminatie op basis van nationaliteit of verblijfplaats van de klant of plaats van vestiging van de agent van de luchtvaartmaatschappij of andere ticketverkopers in de Gemeenschap.

Artikel 24

Sancties

De lidstaten zien toe op de naleving van de bepalingen van dit hoofdstuk en voorzien in sancties voor de schending ervan. Deze sancties zijn doeltreffend en evenredig en hebben afschrikkende werking.

▼M3

HOOFDSTUK IV bis

TIJDELIJKE REGELS INZAKE GRONDAFHANDELINGSDIENSTEN

Artikel 24 bis

1. In afwijking van artikel 11, lid 1, onder d), van Richtlijn 96/67/EG van de Raad ([1]) mogen contracten met of toestemmingen verleend aan overeenkomstig artikel 11, lid 1, van die richtlijn geselecteerde verleners van grondafhandelingsdiensten, die verstrijken in de periode van 28 mei 2020 tot en met 31 december 2021, worden verlengd tot en met 31 december 2022.

2. Als een verlener van grondafhandelingsdiensten zijn activiteiten stopzet vóór het einde van de periode waarvoor hij was geselecteerd, mag het beheersorgaan van de luchthaven of de bevoegde autoriteit van de lidstaat voor de periode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020, in afwijking van artikel 11, lid 1, onder e), van Richtlijn 96/67/EG, rechtstreeks een verlener van grondafhandelingsdiensten kiezen om de diensten te verlenen gedurende een periode van maximaal zes maanden of voor een periode tot 31 december 2020, als dit later is.

3. Wanneer de Commissie, op basis van de door Eurocontrol gepubliceerde gegevens, vaststelt dat de terugval van het luchtverkeer, ten opzichte van de overeenkomstige periode van 2019, aanhoudt en waarschijnlijk zal blijven duren, dat deze situatie het gevolg is van de COVID-19-pandemie en dat zij leidt tot een onderbreking in de verlening van grondafhandelingsdiensten of tot moeilijke toegang tot financiering voor verleners van grondafhandelingsdiensten op luchthavens in de Unie, stelt zij overeenkomstig artikel 25 bis gedelegeerde handelingen vast tot wijziging van deze verordening door de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde termijnen dienovereenkomstig te verlengen.

4. De Commissie monitort de situatie voortdurend aan de hand van de in lid 3 genoemde criteria. Op basis van de informatie waarover zij beschikt, dient zij uiterlijk op 15 november 2020 een samenvattend verslag over deze kwestie in bij het Europees Parlement en de Raad. Indien nodig stelt zij zo spoedig mogelijk de bij lid 3 voorziene gedelegeerde handeling vast.

5. Indien dit door langere gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de sector van het luchtvervoer in de Unie om dwingende redenen van urgentie vereist is, is de in artikel 25 ter neergelegde procedure van toepassing op overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen.

▼B

HOOFDSTUK V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 25

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

([1]) Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36).

▼B

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

▼M3

Artikel 25 bis

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 9, lid 1 ter, artikel 21 bis, lid 4, en artikel 24 bis, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van één jaar met ingang van 28 mei 2020.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 9, lid 1 ter, artikel 21 bis, lid 4, en artikel 24 bis, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 9, lid 1 ter, artikel 21 bis, lid 4, en artikel 24 bis, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 25 ter

Spoedprocedure

1. Een overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handeling treedt onverwijld in werking en is van toepassing zolang geen bezwaar wordt gemaakt overeenkomstig lid 2. In de kennisgeving van de gedelegeerde handeling aan het Europees Parlement en de Raad wordt vermeld om welke redenen wordt gebruikgemaakt van de spoedprocedure.

2. Het Europees Parlement of de Raad kan overeenkomstig de in artikel 25 bis bedoelde procedure bezwaar maken tegen een gedelegeerde handeling. In dat geval trekt de Commissie de handeling onmiddellijk in na de kennisgeving van het besluit waarbij het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt.

▼B

Artikel 26

Samenwerking en het recht op informatie

1. De lidstaten en de Commissie werken samen bij de toepassing van en het toezicht op de toepassing van deze verordening.

2. Teneinde haar uit deze verordening voortvloeiende taken uit te voeren, kan de Commissie alle nodige inlichtingen inwinnen bij de lidstaten, die ook het verstrekken van inlichtingen door de luchtvaartmaatschappijen waaraan hun bevoegde vergunningverlenende autoriteiten een vergunning hebben verleend, vergemakkelijken.

3. De lidstaten nemen, overeenkomstig hun nationale wetgeving, de nodige maatregelen om de nodige vertrouwelijkheid te garanderen van de informatie die zij ingevolge deze verordening hebben verkregen.

Artikel 27

Intrekking

De Verordeningen (EEG) nr. 2407/92, (EEG) nr. 2408/92 en (EEG) nr. 2409/92 worden ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken verordeningen gelden als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage II.

Artikel 28

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼B

BIJLAGE I

IN HET KADER VAN DE ARTIKELEN 5 EN 8 TE VERSTREKKEN INLICHTINGEN

1. Door een luchtvervoeronderneming die voor het eerst een aanvraag voor een vergunning indient te verstrekken inlichtingen uit het oogpunt van financiële draagkracht.

1.1. Het meest recente interne verslag over de bedrijfsvoering en, indien beschikbaar, door accountants gecontroleerde rekeningen over het voorgaande boekjaar.

1.2. Een balansraming, met een winst-en-verliesrekening over de komende drie jaar.

1.3. De basis voor de geraamde uitgaven en ontvangsten voor posten zoals brandstof, tarieven, lonen, onderhoud, afschrijvingen, wisselkoersschommelingen, luchthavenrechten, luchtnavigatieheffingen, grondafhandelingskosten, verzekering enz. Prognoses inzake vervoer/ontvangsten.

1.4. Bijzonderheden over de aanloopkosten tijdens de periode die loopt van het indienen van een aanvraag tot het begin van de exploitatie en een toelichting over de voorgenomen wijze van financiering van deze kosten.

1.5. Bijzonderheden over de bestaande en geplande financieringsbronnen.

1.6. Bijzonderheden over de aandeelhouders, waaronder hun nationaliteit en de soorten aandelen, alsmede de statuten. Indien de onderneming deel uitmaakt van een groep van ondernemingen, inlichtingen over de onderlinge banden.

1.7. Geraamde cashflow en liquiditeitsplannen voor de eerste drie exploitatiejaren.

1.8. Bijzonderheden over de financiering van de aankoop/huur van luchtvaartuigen, met, in het geval van huur, de contractvoorwaarden.

2. Te verstrekken inlichtingen voor de beoordeling van de lopende financiële draagkracht van houders van een bestaande vergunning die een wijziging van hun structuren of activiteiten overwegen die een aanzienlijke weerslag op hun financiële positie hebben.

2.1. Zo nodig het meest recente interne verslag over de bedrijfsvoering en door accountants gecontroleerde rekeningen over het voorgaande boekjaar.

2.2. Nauwkeurige bijzonderheden over alle voorgenomen wijzigingen, bijvoorbeeld wijziging van het soort dienst, voorgenomen overneming of fusie, wijzigingen in het aandelenkapitaal, wijzigingen wat de aandeelhouders betreft enz.

2.3. Een balansraming, met een winst-en-verliesrekening over het lopende boekjaar, inclusief alle voorgenomen wijzigingen in de structuur of activiteiten die een belangrijke weerslag op de financiële positie hebben.

2.4. Vroegere en geraamde uitgaven en inkomsten met betrekking tot brandstof, tarieven, lonen, onderhoud, afschrijvingen, wisselkoersschommelingen, luchthavenrechten, luchtnavigatieheffingen, grondafhandelingskosten, verzekering enz. Prognoses inzake vervoer/ontvangsten.

2.5. Cashflow-staten en liquiditeitsplannen voor het volgende jaar, met alle voorgenomen wijzigingen in de structuur of activiteiten die een aanzienlijke weerslag hebben op de financiële positie.

▼B

2.6. Bijzonderheden over de financiering van de aankoop/huur van luchtvaartuigen, met, in het geval van huur, de contractvoorwaarden.

3. Te verstrekken inlichtingen voor de beoordeling van de lopende financiële draagkracht van houders van een bestaande vergunning.

3.1. Door accountants gecontroleerde rekeningen uiterlijk zes maanden na de laatste dag van het betreffende boekjaar, tenzij in de nationale wetgeving anders is bepaald, en zo nodig het meest recente interne verslag over de bedrijfsvoering.

3.2. Een balansraming, met inbegrip van een winst-en-verliesrekening voor het volgende jaar.

3.3. Vroegere en geraamde uitgaven en inkomsten met betrekking tot brandstof, tarieven, lonen, onderhoud, afschrijvingen, wisselkoersschommelingen, luchthavenrechten, luchtnavigatieheffingen, grondafhandelingskosten, verzekering enz. Prognoses inzake vervoer/ontvangsten.

3.4. Cashflow-staten en liquiditeitsplannen voor het volgende jaar.

▼B

BIJLAGE II

CONCORDANTIETABEL

(als bedoeld in artikel 27)

Verordening (EEG) nr. 2407/92	Deze verordening
Artikel 1, lid 1	Artikel 1
Artikel 1, lid 2	Artikel 3, lid 3
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3, lid 1	Artikel 3, lid 2
Artikel 3, lid 2	Artikel 3, lid 1, tweede alinea
Artikel 3, lid 3	Artikel 3, lid 1, eerste alinea
Artikel 4, lid 1	Artikel 4
Artikel 4, lid 2	Artikel 4, onder f)
Artikel 4, lid 3	—
Artikel 4, lid 4	Artikel 4, onder f)
Artikel 4, lid 5	Artikel 8, lid 1, tweede alinea
Artikel 5, lid 1	Artikel 5, lid 1
Artikel 5, lid 2	Artikel 5, lid 2
Artikel 5, lid 3	Artikel 8, lid 5
Artikel 5, lid 4	Artikel 8, lid 6
Artikel 5, lid 5	Artikel 9, lid 1
Artikel 5, lid 6	Artikel 8, lid 4
Artikel 5, lid 7	Artikel 5, lid 3 en artikel 8, lid 8
Artikel 6	Artikel 7
Artikel 7	Artikel 11
Artikel 8, lid 1	Artikel 4, onder c)
Artikel 8, lid 2	Artikel 12, lid 1
Artikel 8, lid 3	Artikel 13, leden 2 en 3
Artikel 8, lid 4	Artikel 12, lid 2
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10, lid 1	Artikel 13, leden 2 en 3
Artikel 10, lid 2	Artikel 13, leden 2 en 3
Artikel 11, lid 1	Artikel 8, lid 1
Artikel 11, lid 2	Artikel 8, lid 3
Artikel 11, lid 3	Artikel 8, lid 7

▼B

Verordening (EEG) nr. 2407/92	Deze verordening
Artikel 12	Artikel 9, leden 2 t/m 6
Artikel 13, lid 1	Artikel 10, lid 2
Artikel 13, lid 2	Artikel 10, lid 1
Artikel 13, lid 3	—
Artikel 13, lid 4	Artikel 10, lid 3
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	—
Artikel 18, lid 1	Artikel 26, lid 1
Artikel 18, lid 2	Artikel 26, lid 3
Artikel 19	—
BIJLAGE	BIJLAGE I

Verordening (EEG) nr. 2408/92	Deze verordening
Artikel 1, lid 1	Artikel 1
Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2
Artikel 1, lid 3	—
Artikel 1, lid 4	—
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3, lid 1	Artikel 15, leden 1 en 2
Artikel 3, lid 2	—
Artikel 3, lid 3	—
Artikel 3, lid 4	—
Artikel 4, lid 1, onder a)	Artikel 16, lid 1
Artikel 4, lid 1, onder b)	Artikel 16, lid 3
Artikel 4, lid 1, onder c)	Artikel 16, lid 2
Artikel 4, lid 1, onder d)	Artikel 16, lid 9
—	Artikel 17, lid 1
—	Artikel 17, lid 2
—	Artikel 17, lid 4
—	Artikel 17, lid 5
—	Artikel 17, lid 6
Artikel 4, lid 1, onder e)	Artikel 17, lid 3
Artikel 4, lid 1, onder f)	Artikel 17, lid 7
Artikel 4, lid 1, onder g)	—
Artikel 4, lid 1, onder h)	Artikel 17, lid 8
—	Artikel 17, lid 9
—	Artikel 17, lid 10
Artikel 4, lid 1, onder i)	Artikel 18, lid 1
Artikel 4, lid 1, onder j)	Artikel 16, lid 7

▼B

Verordening (EEG) nr. 2408/92	Deze verordening
Artikel 4, lid 1, onder k)	—
Artikel 4, lid 2	—
Artikel 4, lid 3	Artikel 18, lid 2
Artikel 4, lid 4	—
Artikel 5	—
Artikel 6, leden 1 en 2	—
Artikel 7	Artikel 15, leden 4 en 5
Artikel 8, lid 1	Artikel 19, lid 2
Artikel 8, lid 2	Artikel 19, lid 1
Artikel 8, lid 3	Artikel 19, lid 3
Artikel 8, lid 4	—
Artikel 8, lid 5	—
Artikel 9, lid 1	Artikel 20, lid 1
Artikel 9, lid 2	Artikel 20, lid 1
Artikel 9, lid 3	Artikel 20, lid 2
Artikel 9, lid 4	Artikel 20, lid 3
Artikel 9, lid 5	Artikel 22, lid 1
Artikel 9, lid 6	Artikel 22, lid 2
Artikel 9, lid 7	—
Artikel 9, lid 8	—
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 25
Artikel 12, lid 1	Artikel 26, lid 2
Artikel 12, lid 2	—
Artikel 13	—
Artikel 14, lid 1	Artikel 26, lid 1
Artikel 14, lid 2	Artikel 26, lid 3
Artikel 15	—
Artikel 16	—
BIJLAGE I	—
BIJLAGE II	—
BIJLAGE III	—
—	BIJLAGE II

Verordening (EEG) nr. 2409/92	Deze verordening
Artikel 1, lid 1	Artikel 1
Artikel 1, lid 2	Artikel 21, lid 1
Artikel 1, lid 3	—
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 23
Artikel 5, lid 1	Artikel 22

▼B

Verordening (EEG) nr. 2409/92	Deze verordening
Artikel 5, lid 2	—
Artikel 5, lid 3	—
Artikel 5, lid 4	—
Artikel 6	—
Artikel 7	—
Artikel 8	—
Artikel 9	—
Artikel 10, lid 1	Artikel 26, lid 1
Artikel 10, lid 2	Artikel 26, lid 3
Artikel 11	—
Artikel 12	—
—	Artikel 27
—	Artikel 28