**Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument**

►**B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1008/2008**

**af 24. september 2008**

**om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning)**

**(EØS-relevant tekst)**

(EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3)

Ændret ved:

| | | Tidende | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr. | side | dato |
| ►**M1** | Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 | L 212 | 1 | 22.8.2018 |
| ►**M2** | Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2 af 11. december 2018 | L 11 | 1 | 14.1.2019 |
| ►**M3** | Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/696 af 25. maj 2020 | L 165 | 1 | 27.5.2020 |

▼B

# EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1008/2008

**af 24. september 2008**

**om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning)**

**(EØS-relevant tekst)**

## KAPITEL I

## ALMINDELIGE BESTEMMELSER

### *Artikel 1*

### Genstand

▼M3

1. Denne forordning indeholder regler for udstedelse af licenser til EF-luftfartsselskaber, for EF-luftfartsselskabers ret til at drive trafikflyvning inden for Fællesskabet og for prisfastsættelse for trafikflyvning inden for Fællesskabet. Den fastsætter også midlertidige regler for levering af ground handling-ydelser i EU-lufthavne.

▼B

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

### *Artikel 2*

### Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »licens«: en tilladelse udstedt af den kompetente licensudstedende myndighed til et foretagende til at udføre trafikflyvning som angivet i licensen

2) »kompetent licensudstedende myndighed«: en myndighed i en medlemsstat med ret til at udstede, afslå, tilbagekalde eller suspendere en licens i henhold til kapitel II

3) »foretagende«: enhver fysisk eller juridisk person, uanset om denne driver virksomhed med gevinst for øje, eller ethvert officielt organ, uanset om det har selvstændig status som juridisk person eller ej

4) »trafikflyvning«: en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift

5) »flyvning«: en afgang fra en nærmere angivet lufthavn til en nærmere angivet bestemmelseslufthavn

6) »lokalflyvning«: en flyvning, der ikke indebærer transport af passagerer, post og/eller fragt mellem forskellige lufthavne eller andre autoriserede landingspladser

7) »lufthavn«: et område inden for en medlemsstat, der er særligt tilpasset til trafikflyvning

▼B

8) »air operator certificate (AOC)«: et certifikat udstedt til et foretagende til bekræftelse af, at foretagendet har den fornødne fagkundskab og struktur til at varetage sikkerheden i forbindelse med de operationer, der er angivet i certifikatet, jf. de relevante bestemmelser i fællesskabslovgivningen eller national lovgivning, alt efter omstændighederne

9) »effektiv kontrol«: et forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske eller retlige forhold, giver mulighed for, direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:

   a) brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf

   b) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer eller på disses afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift

10) »luftfartsselskab«: et foretagende med en gyldig licens eller tilsvarende

11) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens tildelt af en kompetent licensudstedende myndighed i overensstemmelse med kapitel II

12) »forretningsplan«: en detaljeret beskrivelse af luftfartsselskabets planlagte erhvervsmæssige aktiviteter for den pågældende periode, især med hensyn til den forventede markedsudvikling og fremtidige investeringer og de finansielle og økonomiske følger af disse aktiviteter

13) »trafikflyvning inden for Fællesskabet«: trafikflyvning mellem EF-lufthavne

14) »trafikrettighed«: retten til at udøve trafikflyvning mellem to EF-lufthavne

15) »seat only-salg«: et luftfartsselskabs eller dets autoriserede bureauers eller en chartrers salg direkte til offentligheden af pladser, uden anden form for tjenesteydelse, såsom indkvartering, inkluderet

16) »ruteflyvning«: en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:

   a) For hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til transport af fragt og/eller post til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer).

   b) De gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne enten:

      — i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

      — med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en identificerbar systematisk række flyvninger

17) »kapacitet«: det antal sæder eller den lastevolumen, der udbydes til publikum på en ruteflyvning i et givet tidsrum

▼B

18) »flybilletpriser«: de priser i euro eller i lokal valuta, som passagerer skal betale luftfartsselskaber eller deres agenter eller andre billetudstedere for at transportere passagererne ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemled

19) »luftfragtrater«: de priser i euro eller i lokal valuta, der skal betales for transport af fragt, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemled

20) »berørt(e) medlemsstat(er)«: de(n) medlemsstat(er), mellem hvilke eller inden for hvilken der drives trafikflyvning

21) »involveret medlemsstat/involverede medlemsstater«: de(n) berørte medlemsstat(er) og de(n) medlemsstat(er), hvori de(t) luftfartsselskab(er), der driver trafikflyvning, har licens

22) »bygruppe«: et byområde med et antal større eller mindre byer, som i kraft af befolkningstilvækst og udbygning er blevet til et sammenhængende bebygget område

23) »driftsregnskab«: en detaljeret opgørelse over et luftfartsselskabs indtægter og omkostninger for den pågældende periode fordelt på luftfartsmæssig virksomhed og anden virksomhed og på materielle og immaterielle poster

24) »dry lease-aftale«: en aftale mellem foretagender, i henhold til hvilken luftfartøjet opereres under indlejerens AOC

25) »wet lease-aftale«: en aftale mellem luftfartsselskaber, i henhold til hvilken luftfartøjet opereres under udlejerens AOC

26) »hovedsæde«: et EF-luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den medlemsstat, inden for hvilken EF-luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af fortsat luftdygtighed.

## KAPITEL II

## LICENS

### *Artikel 3*

### Licens

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

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

▼B

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

3. Uden at dette berører andre gældende bestemmelser i fællesskabslovgivningen eller national eller international lovgivning, er følgende typer trafikflyvning ikke underlagt kravet om en gyldig licens:

a) trafikflyvning, der udføres med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer, og

b) rundflyvninger.

*Artikel 4*

**Betingelser for tildeling af en licens**

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

a) dets hovedvirksomhed er beliggende i denne medlemsstat

▼M1

b) det er indehaver af et gyldigt AOC udstedt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ([1]) enten af en medlemsstats nationale myndighed, af flere medlemsstaters nationale myndigheder, der handler i fællesskab i overensstemmelse med artikel 62, stk. 5, i nævnte forordning, eller af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur

▼B

c) det har mere end et luftfartøj til sin rådighed gennem ejerskab eller en dry lease-aftale

d) dets hovedbeskæftigelse er at drive trafikflyvning alene eller kombineret med anden erhvervsmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse deraf

e) dets selskabsstruktur gør det muligt for den kompetente licensudstedende myndighed at gennemføre bestemmelserne i dette kapitel

f) medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50 % af foretagendet, og det er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale med et tredjeland, som Fællesskabet er part i

g) det opfylder de finansielle krav i artikel 5

h) det opfylder forsikringskravene i artikel 11 samt i forordning (EF) nr. 785/2004, og

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

▼B

i) det opfylder bestemmelserne om hæderlighed som angivet i artikel 7.

*Artikel 5*

**Finansielle betingelser for tildeling af en licens**

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

a) at det til enhver tid kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, i et tidsrum på 24 måneder fra driftens påbegyndelse, samt

b) at det kan dække de faste og variable omkostninger i forbindelse med virksomhed ifølge dets forretningsplan, opgjort på et realistisk grundlag, i et tidsrum på tre måneder fra driftens påbegyndelse, uden at der tages hensyn til driftsindtægterne.

2. Med henblik på den i stk. 1 nævnte vurdering skal hver ansøger forelægge en forretningsplan for i det mindste de første tre driftsår. Forretningsplanen skal ligeledes indeholde en udførlig beskrivelse af de økonomiske bånd mellem ansøgeren og enhver anden erhvervsmæssig virksomhed, som ansøgeren deltager i enten direkte eller gennem beslægtede foretagender. Ansøgeren skal i øvrigt meddele alle relevante oplysninger, herunder navnlig dem, der er nævnt i punkt 1 i bilag I.

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

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

▼M1

*Artikel 6*

**Air operator certificate (AOC)**

1. Det er en betingelse for udstedelse af en licens og for dennes gyldighed, at det pågældende foretagende er i besiddelse af et gyldigt AOC, der dækker den virksomhed, som licensen omfatter.

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

Den myndighed, der har ansvaret for AOC'et, informerer den kompetente licensudstedende myndighed så hurtigt som muligt om alle relevante foreslåede ændringer af AOC'et.

3. Den myndighed, der har ansvaret for AOC'et, og den kompetente licensudstedende myndighed når til enighed om foranstaltninger for proaktivt at udveksle oplysninger, der er relevante for vurderingen og besiddelsen af et AOC og en licens.

▼M1

Denne udveksling af oplysninger kan omfatte, uden at være begrænset til, oplysninger om EF-luftfartselskabets finansielle, ejerskabsmæssige eller organisatoriske ordninger, som kan påvirke dets operationers sikkerhed eller solvens, eller som kan bistå den myndighed, der har ansvaret for AOC'et i forbindelse med dens sikkerhedsrelaterede tilsynsaktiviteter. Hvis oplysningerne gives i fortrolighed, træffes der foranstaltninger til at sikre, at oplysningerne beskyttes på passende vis.

3a. Hvis det er sandsynligt, at det er nødvendigt at træffe håndhævelsesforanstaltninger, hører den myndighed, der har ansvaret for AOC'et, og den kompetente licensudstedende myndighed hinanden snarest muligt, inden de træffer en sådan foranstaltning, og arbejder sammen med henblik på at afhjælpe problemerne, inden foranstaltningen træffes. Hvis der træffes en foranstaltning, underretter den myndighed, der har ansvaret for AOC'et, og den kompetente licensudstedende myndighed hinanden snarest muligt om, at foranstaltningen er blevet truffet.

▼B

*Artikel 7*

**Bevis for hæderlighed**

1. Hvor udstedelse af licens gøres betinget af, at de personer, der fortløbende og rent faktisk står for foretagendets drift, fremlægger vandelsattest eller bevis på, at de ikke er under konkurs, skal den kompetente licensudstedende myndighed for så vidt angår statsborgere fra medlemsstater som tilstrækkeligt bevis godkende dokumenter, der er udstedt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland, eller hvor vedkommende har fast bopæl, og hvoraf det fremgår, at disse krav er opfyldt.

2. Hvis den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland, eller hvor vedkommende har fast bopæl, ikke udsteder de dokumenter, der er omhandlet i stk. 1, erstattes de af en under ed afgivet erklæring eller — i de medlemsstater, hvor sådan edsaflæggelse ikke anvendes — af en højtidelig erklæring afgivet af den pågældende person for en kompetent retlig eller administrativ myndighed eller i givet fald for en notar eller et statsanerkendt fagligt organ i den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland, eller hvor vedkommende har fast bopæl. Myndigheden, notaren eller det statsanerkendte faglige organ, udsteder en attest med bekræftelse af denne ed eller højtidelige erklæring.

3. Den kompetente licensudstedende myndighed kan kræve, at de dokumenter og attester, der er omhandlet i stk. 1 og 2, ved fremlæggelsen højst er tre måneder gamle.

*Artikel 8*

**Licensens gyldighed**

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

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

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

▼B

a) to år efter, at en ny licens er udstedt

b) hvis der er formodning om et potentielt problem, eller

c) hvis Kommissionen anmoder herom.

Hvis den kompetente licensudstedende myndighed har mistanke om, at et EF-luftfartsselskabs finansielle vanskeligheder kunne påvirke driftssikkerheden, meddeler den øjeblikkeligt dette til den myndighed, der har ansvaret for AOC.

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

a) ikke har påbegyndt driften seks måneder efter licensens udstedelse

b) har indstillet driften i mere end seks måneder, eller

c) der har fået udstedt licens på grundlag af artikel 5, stk. 3, første afsnit, agter at operere med luftfartøjer, der er større end den tærskel, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, eller som ikke længere opfylder de finansielle betingelser heri.

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

Den kompetente licensudstedende myndighed kan til enhver tid vurdere de økonomiske resultater i et EF-luftfartsselskab, som den har udstedt licens til, ved at anmode om de relevante oplysninger. Som del af en sådan vurdering skal det pågældende EF-luftfartsselskab ajourføre de i punkt 3 i bilag I omhandlede oplysninger og stille dem til rådighed for den licensudstedende myndighed efter anmodning.

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

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

b) forudgående om påtænkte fusioner eller overtagelser, og

c) inden 14 dage om ejerskifte, når der er tale om en enkelt aktiepost, der udgør 10 % eller derover af de samlede aktiebesiddelser i EF-luftfartsselskabet eller i dets moderselskab eller endelige holdingselskab.

▼B

6. Hvis den kompetente licensudstedende myndighed anser de ændringer, som meddeles i henhold til stk. 5, for at have en betydelig indvirkning på EF-luftfartsselskabets finansielle situation, skal den kræve at få forelagt en revideret forretningsplan, hvori de pågældende ændringer er indarbejdet, og som mindst dækker en tolvmåneders-periode fra den dato, hvor planen iværksættes, herunder de oplysninger, der er nævnt i punkt 2 i bilag I, sammen med de oplysninger, der forelægges i henhold til stk. 4.

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

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

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

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

*Artikel 9*

**Suspension og tilbagekaldelse af en licens**

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

▼M3

1a. Den kompetente licensudstedende myndighed kan på grundlag af de i stk. 1 omhandlede vurderinger, der foretages fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020, inden denne periodes udløb beslutte at undlade at suspendere eller tilbagekalde EU-luftfartsselskabets licens, forudsat at der ikke er nogen sikkerhedsrisiko, og at der er en realistisk

▼M3

mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for 12 måneder. Myndigheden vurderer dette EU-luftfartsselskabs resultater ved udløbet af tolvmånedersperioden og beslutter, om licensen skal suspenderes eller tilbagekaldes, og en midlertidig licens udstedes på grundlag af stk. 1.

1b. Finder Kommissionen på grundlag af data offentliggjort af Eurocontrol, der er netforvalter for det fælles europæiske luftrums lufttrafiknetfunktioner, at nedgangen i lufttrafikken varer ved sammenlignet med niveauet i den tilsvarende periode i 2019 og sandsynligvis vil fortsætte, og konstaterer den på grundlag af de bedste tilgængelige videnskabelige data, såsom data fra Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme, at denne situation skyldes virkningerne af covid-19-pandemien, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i henhold til artikel 25a for at ændre denne forordning ved at forlænge perioden 1. marts 2020 – 31. december 2020, jf. nærværende artikels stk. 1a, i overensstemmelse hermed.

1c. Kommissionen overvåger løbende situationen ved anvendelse af de kriterier, der er fastsat i stk. 1b. På grundlag af de foreliggende oplysninger forelægger Kommissionen senest den 15. november 2020 Europa-Parlamentet og Rådet en sammenfattende rapport herom. Er de kriterier, der er omhandlet i stk. 1b, opfyldt, vedtager Kommissionen den i stk. 1b omhandlede delegerede retsakt så hurtigt som muligt.

1d. Hvis luftfartssektoren i Unionen påvirkes langvarigt af covid-19-pandemien, og det er påkrævet i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, anvendes proceduren i artikel 25b på delegerede retsakter, der vedtages i medfør af nærværende artikel.

▼B

2. Hvis der er tydelige tegn på finansielle problemer, eller der er indledt insolvensprocedure eller lignende procedure mod et EF-luftfartsselskab, iværksætter den kompetente licensudstedende myndighed, der har udstedt licens til luftfartsselskabet, omgående en grundig vurdering af den finansielle situation; på grundlag af resultaterne heraf vurderes licensen på ny i overensstemmelse med denne artikel og inden for en tremånedersperiode.

Den kompetente licensudstedende myndighed underretter Kommissionen om sine afgørelser angående licensen.

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

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

▼B

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

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

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

*Artikel 10*

**Afgørelser om licenser**

1. Den kompetente licensudstedende myndighed træffer snarest muligt og senest tre måneder efter, at de nødvendige oplysninger er indgivet, afgørelse om, hvorvidt en ansøgning kan imødekommes, under hensyntagen til alle foreliggende forhold. Afgørelsen meddeles ansøgeren. Afslag skal begrundes.

2. Procedurerne for at udstede, suspendere og tilbagekalde licenser offentliggøres af de kompetente licensudstedende myndigheder, der underretter Kommissionen herom.

3. En liste over de kompetente licensudstedende myndigheders afgørelser om udstedelse, suspension eller tilbagekaldelse af licenser offentliggøres hvert år i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 11*

**Forsikringskrav**

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

*Artikel 12*

**Registrering**

▼M1

1. Den medlemsstat, hvis kompetente myndighed udsteder licensen, har valget mellem enten at lade et EF-luftfartsselskabs luftfartøjer registrere i sit eget nationale register eller i en anden medlemsstats nationale register. Når sådanne luftfartøjer anvendes inden for rammerne af en dry lease-aftale eller en wet lease-aftale i overensstemmelse med artikel 13, kan de enten registreres i det nationale register i en af medlemsstaterne eller i et tredjeland.

▼B

2. I overensstemmelse med stk. 1 accepterer en kompetent myndighed umiddelbart og uden diskriminerende afgifter optagelse af luftfartøjer, der ejes af andre medlemsstaters statsborgere, samt overførsler fra andre medlemsstaters luftfartøjsregistre til sit nationale register i henhold til gældende love og bestemmelser. Ved overførsel af luftfartøjer kan der ikke opkræves anden afgift end den normale registreringsafgift.

▼B

*Artikel 13*

**Leasing**

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

2. En dry lease-aftale, som et EF-luftfartsselskab er part i, eller en wet lease-aftale, hvori EF-luftfartsselskabet er indlejeren af det wet leasede luftfartøj, skal forhåndsgodkendes i overensstemmelse med gældende fællesskabsret eller national ret om luftfartssikkerhed.

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

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

b) ►M2 en af følgende betingelser er opfyldt, medmindre andet er fastsat i en international aftale om wetleasing, som Unionen har undertegnet, og som bygger på en lufttransportaftale, som Unionen er part i, og som blev undertegnet inden den 1. januar 2008: ◄

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

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

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

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

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

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

▼B

*Artikel 14*

**Retten til at blive hørt**

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

KAPITEL III

**ADGANG TIL RUTER**

*Artikel 15*

**Trafikflyvning inden for Fællesskabet**

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

5. Uanset bestemmelserne i bilaterale aftaler mellem medlemsstater, og medmindre andet fremgår af Fællesskabets konkurrenceregler for virksomheder, skal den eller de berørte medlemsstater give EF-luftfartsselskaber tilladelse til at kombinere trafikflyvninger og indgå code share-aftaler med ethvert luftfartsselskab for trafikflyvninger til, fra eller via alle lufthavne på deres territorium fra eller til et hvilket som helst punkt i tredjelande.

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

*Artikel 16*

**Generelle principper for forpligtelse til offentlig tjeneste**

1. En medlemsstat kan efter konsultationer med de øvrige berørte medlemsstater og efter at have orienteret Kommissionen, de berørte lufthavne og de luftfartsselskaber, der beflyver ruten, indføre forpligtelse til offentlig tjeneste for så vidt angår ruteflyvning mellem en lufthavn i Fællesskabet og en lufthavn i et yderområde eller et udviklingsområde på dens område eller på en rute med ringe trafik til enhver lufthavn på dens område, hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske og sociale udvikling i det område, som lufthavnen betjener. Denne forpligtelse pålægges kun i det omfang, det er nødvendigt for at sikre et minimum af ruteflyvning på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, prisfastsættelse eller mindstekapacitet, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser.

Vilkårene for beflyvningen af en rute, der er omfattet af denne forpligtelse til offentlig tjeneste, fastlægges på en gennemskuelig og ikke-diskriminerende måde.

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

▼B

om, at et EF-luftfartsselskab, der agter at beflyve ruten, stiller garanti for, at det vil gøre dette i en bestemt, nærmere fastsat periode i overensstemmelse med de øvrige vilkår for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

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

a) om den påtænkte forpligtelse står i et rimeligt forhold til den pågældende regions behov for økonomisk udvikling

b) muligheden for at anvende andre transportformer og disse transportformers evne til at opfylde det pågældende transportbehov, navnlig når der allerede findes en togforbindelse på den pågældende rute med en rejsetid på under tre timer og med et tilstrækkeligt stort antal afgange, forbindelser og passende afgangstider

c) de flybilletpriser og vilkår, der kan tilbydes brugerne

d) den samlede virkning af indsatsen fra alle luftfartsselskaber, der beflyver eller agter at beflyve ruten.

4. Når en medlemsstat ønsker at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste, meddeler den teksten vedrørende den planlagte indførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste til Kommissionen, til de øvrige berørte medlemsstater, til de berørte lufthavne og til de luftfartsselskaber, der beflyver den pågældende rute.

Kommissionen offentliggør en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* med følgende indhold:

a) de to lufthavne, der forbindes med den pågældende rute, og eventuelle mellemliggende stopover-steder

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

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

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

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

7. Når der gælder forpligtelse til offentlig tjeneste i overensstemmelse med stk. 1 og 2, skal EF-luftfartsselskabet kunne tilbyde seat only-salg,

▼B

forudsat at den pågældende trafikflyvning opfylder alle krav i forbindelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste. Er det tilfældet, betragtes flyvningen som ruteflyvning.

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

9. Uanset stk. 8 gælder det, at hvis intet EF-luftfartsselskab har påbegyndt eller kan bevise, at det står for at påbegynde bæredygtig ruteflyvning på en rute i overensstemmelse med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der gælder for ruten, kan medlemsstaten begrænse adgangen til ruteflyvning på denne rute til blot ét EF-luftfartsselskab i en periode på indtil fire år, hvorefter situationen vurderes på ny.

Denne periode kan vare op til fem år i tilfælde af, at der indføres en forpligtelse til offentlig tjeneste på en rute til en lufthavn i en region i den yderste periferi som omhandlet i traktatens artikel 299, stk. 2.

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

11. En forpligtelse til offentlig tjeneste anses for at være bortfaldet, hvis der ikke er foretaget ruteflyvning i 12 måneder på en rute, hvor der er pålagt en sådan forpligtelse.

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

a) Medlemsstatens eventuelle udbetaling af kompensation foretages i overensstemmelse med artikel 17, stk. 8.

b) Udvælgelsen foretages blandt EF-luftfartsselskaber i overensstemmelse med principperne om gennemskuelighed og ikke-diskrimination.

c) Der skal afholdes et nyt udbud.

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

▼B

*Artikel 17*

**Procedure for offentligt udbud af ruter med forpligtelse til offentlig tjeneste**

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

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

3. Det offentlige udbud og den senere kontrakt skal bl.a. omfatte følgende punkter:

a) de krav, der er knyttet til forpligtelsen til offentlig tjeneste

b) regler vedrørende ændring af kontrakten og dennes ophør, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer

c) kontraktens gyldighedsperiode

d) sanktioner ved misligholdelse af kontrakten

e) objektive og gennemskuelige parametre, som danner grundlag for beregning af en eventuel kompensation for varetagelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste.

4. Kommissionen informerer offentligheden om udbuddet ved at offentliggøre en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*. Fristen for forelæggelse af bud må ikke være kortere end to måneder efter dagen for offentliggørelsen af bekendtgørelsen. Vedrører udbuddet en rute, hvor adgangen allerede er begrænset til ét luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 16, stk. 9, offentliggøres udbuddet mindst seks måneder inden den nye koncession påbegyndes, for at det kan vurderes, om der fortsat er behov for at begrænse adgangen.

5. Bekendtgørelsen skal indeholde følgende oplysninger:

a) den eller de berørte medlemsstater

b) ruten

c) kontraktens løbetid

d) den fulde adresse, hvor udbudsteksten og eventuelle relevante oplysninger og/eller eventuel relevant dokumentation vedrørende det offentlige udbud og forpligtelsen til offentlig tjeneste stilles til rådighed af den berørte medlemsstat

e) fristen for fremsættelse af bud.

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

▼B

7. Udvælgelsen blandt buddene skal finde sted snarest muligt under hensyn til, om ydelsen er passende, herunder de priser og betingelser, der kan tilbydes brugerne, og udgifterne til en eventuel kompensation fra den eller de berørte medlemsstater.

8. Den berørte medlemsstat kan yde et luftfartsselskab, som er blevet udvalgt i henhold til stk. 7, kompensation for udgifterne til dets opfyldelse af de krav, der er knyttet til en forpligtelse til offentlig tjeneste, jf. artikel 16. En sådan kompensation må ikke overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af nettoomkostningerne ved at opfylde den enkelte forpligtelse under hensyntagen til luftfartsselskabets indtægter herved samt en rimelig fortjeneste.

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

a) tilbudsgivernes antal, navne og selskabsoplysninger

b) driftsrelaterede elementer i buddene

c) de kompensationsbeløb, der anmodes om i buddene

d) navnet på den udvalgte tilbudsgiver.

10. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ kan Kommissionen anmode medlemsstaterne om inden en måned at forelægge alle relevante dokumenter vedrørende udvælgelsen af et luftfartsselskab med henblik på opfyldelsen af en forpligtelse til offentlig tjeneste. Forelægges de ønskede dokumenter ikke inden fristen, kan Kommissionen beslutte at suspendere udbudsrunden efter proceduren i artikel 25, stk. 2.

*Artikel 18*

**Undersøgelse af forpligtelser til offentlig tjeneste**

1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afgørelser, der træffes i medfør af artikel 16 og 17, effektivt og navnlig snarest muligt kan tages op til fornyet behandling i tilfælde af, at sådanne afgørelser har krænket fællesskabsretten eller nationale regler til gennemførelse heraf.

Kommissionen kan navnlig efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anmode en medlemsstat om inden for en frist på to måneder at forelægge:

a) et dokument med en begrundelse for, at der er behov for forpligtelsen til offentlig tjeneste, og at den opfylder kriterierne i artikel 16

b) en analyse af regionens økonomi

c) en analyse af, om der er et rimeligt forhold mellem de påtænkte forpligtelser og de økonomiske udviklingsmål

d) en analyse af den eventuelt eksisterende trafikflyvning og de øvrige disponible transportformer, der kunne overvejes som erstatning for den planlagte indførelse af forpligtelse til offentlig tjeneste.

▼B

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

*Artikel 19*

**Fordeling af trafik på lufthavne og udøvelse af trafikrettigheder**

1. Udøvelse af trafikrettigheder er underkastet offentliggjorte fællesskabsbestemmelser samt nationale, regionale eller lokale bestemmelser om drift i henseende til sikkerhed, sikring og miljøbeskyttelse samt tildeling af afgangs- og ankomsttidspunkter.

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

a) lufthavnene dækker trafikmæssigt samme by eller bygruppe

b) der findes en passende transportinfrastruktur omkring lufthavnene, som så vidt muligt har en direkte forbindelse, der gør det muligt at komme til lufthavnen på under 90 minutter, herunder om nødvendigt med passage af en landegrænse

c) der er pålidelige og effektive kollektive transportforbindelser med hyppige afgange mellem lufthavnene indbyrdes og mellem lufthavnene og de omkringliggende byer eller bygrupper, og

d) lufthavnene tilbyder luftfartsselskaberne de nødvendige tjenester og skader ikke i urimelig grad deres forretningsmuligheder.

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

3. Den berørte medlemsstat underretter Kommissionen om sine planer om at regulere fordelingen af lufttrafikken eller ændre en eksisterende regel for fordeling af trafikken.

Kommissionen undersøger anvendelsen af stk. 1 og 2, og senest seks måneder efter modtagelsen af denne underretning fra medlemsstaten beslutter den efter proceduren i artikel 25, stk. 2, om medlemsstaten må anvende foranstaltningerne.

Kommissionen offentliggør sin beslutning i *Den Europæiske Unions Tidende*, og foranstaltningerne må ikke anvendes, før Kommissionens godkendelse er offentliggjort.

4. Med hensyn til regler for trafikfordeling, der eksisterede før denne forordnings ikrafttræden, skal Kommissionen på anmodning af en

▼B

medlemsstat og kan på eget initiativ undersøge anvendelsen af stk. 1 og 2, og den beslutter efter proceduren i artikel 25, stk. 2, om medlemsstaten fortsat må anvende foranstaltningen.

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

*Artikel 20*

**Miljøforanstaltninger**

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

2. Når en medlemsstat finder, at en foranstaltning som omhandlet i stk. 1 er nødvendig, skal den mindst tre måneder inden foranstaltningens ikrafttræden underrette de andre medlemsstater og Kommissionen samt give en passende begrundelse for den. Foranstaltningen kan iværksættes, medmindre den inden en måned efter modtagelsen af underretningen anfægtes af en berørt medlemsstat, eller Kommissionen tager den op til yderligere undersøgelse i henhold til stk. 3.

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

*Artikel 21*

**Nødforanstaltninger**

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

Kommissionen og de øvrige medlemsstater underrettes straks om sådanne foranstaltninger sammen med en passende begrundelse. Hvis de problemer, der nødvendiggør foranstaltningerne, fortsat gør sig gældende i mere end 14 dage, skal medlemsstaten underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom og kan efter aftale med Kommissionen forlænge foranstaltningerne i flere perioder på indtil 14 dage hver.

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

▼M3

*Artikel 21a*

**Nødforanstaltninger i forbindelse med covid-19-pandemien**

1. Uanset artikel 21 kan medlemsstaterne for perioden fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020, uden at der foreligger aftale med Kommissionen, jf. artikel 21, stk. 1, nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder, hvis denne foranstaltning er nødvendig for at håndtere covid-19-pandemien. En sådan foranstaltning skal overholde principperne om proportionalitet og gennemskuelighed og bygge på objektive og ikke-diskriminerende kriterier.

2. Den berørte medlemsstat underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om en foranstaltning som omhandlet i stk. 1 og dens varighed og giver dem tilstrækkelige begrundelser for behovet for foranstaltningen. Hvis medlemsstaten ændrer, suspenderer eller tilbagekalder sådanne foranstaltninger, efter at nærværende forordning er trådt i kraft, underretter den Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

3. Kommissionen kan på anmodning af en eller flere af de øvrige involverede medlemsstater eller på eget initiativ suspendere den foranstaltning, der er omhandlet i stk. 2, hvis den ikke opfylder kravene i stk. 1, eller hvis den på anden måde er i strid med EU-retten.

4. Finder Kommissionen på grundlag af den bedste videnskabelige viden og dokumentation og de bedste videnskabelige data, såsom data fra Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme, som bekræfter, at covid-19-pandemien varer ved, at afslag, begrænsninger eller indførelse af betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder i medlemsstaterne sandsynligvis vil være nødvendige ud over den periode, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i henhold til artikel 25a for at ændre denne forordning ved at forlænge denne periode i overensstemmelse hermed.

5. Kommissionen overvåger løbende situationen ved anvendelse af de kriterier, der er omhandlet i stk. 4. På grundlag af de foreliggende oplysninger forelægger Kommissionen senest den 15. november 2020 Europa-Parlamentet og Rådet en sammenfattende rapport herom. Kommissionen vedtager om nødvendigt den i stk. 4 omhandlede delegerede retsakt så hurtigt som muligt.

6. Hvis luftfartssektoren i Unionen påvirkes langvarigt af covid-19-pandemien, og det er påkrævet i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, anvendes proceduren i artikel 25b på delegerede retsakter, der vedtages i medfør af nærværende artikel.

▼B

KAPITEL IV

**BESTEMMELSER OM PRISFASTSÆTTELSE**

*Artikel 22*

**Fri prisfastsættelse**

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

▼B

2. Uanset bestemmelserne i bilaterale aftaler mellem medlemsstater må medlemsstaterne ikke forskelsbehandle på grundlag af luftfartsselskabers nationalitet eller identitet, når de giver EF-luftfartsselskaber tilladelse til at fastsætte billetpriser og luftfragtrater for trafikflyvning mellem deres territorium og et tredjeland. Alle tilbageværende begrænsninger for prisfastsættelsen, som skyldes bilaterale aftaler mellem medlemsstater, herunder på ruter til tredjelande, bortfalder herved.

*Artikel 23*

**Information og ikke-diskrimination**

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

a) flybilletprisen eller luftfragtraten

b) skatter

c) lufthavnsafgifter, og

d) andre afgifter, tillæg eller gebyrer, f.eks. med relation til sikkerhed eller brændstof

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

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

*Artikel 24*

**Sanktioner**

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

▼M3

KAPITEL IVa

**MIDLERTIDIGE REGLER FOR GROUND HANDLING-YDELSER**

*Artikel 24a*

1. Uanset artikel 11, stk. 1, litra d), i Rådets direktiv 96/67/EF ([1]) kan kontrakter, som er indgået med, eller tilladelser, som er tildelt til leverandører af ground handling-ydelser, der er udvalgt efter proceduren fastsat i artikel 11, stk. 1, i nævnte direktiv, og som udløber i perioden fra den 28. maj 2020 til den 31. december 2021, forlænges indtil den 31. december 2022.

2. Uanset artikel 11, stk. 1, litra e), i direktiv 96/67/EF, gælder det for perioden fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020, at hvis en leverandør af ground handling-ydelser ophører med dens aktiviteter før udløbet af den periode, for hvilken denne blev udvalgt, kan lufthavnens forvaltningsorgan eller medlemsstatens kompetente myndighed direkte udvælge en leverandør af ground handling-ydelser til at levere ydelserne for en periode på højst seks måneder eller for en periode indtil den 31. december 2020, hvis denne periode er længere.

3. Finder Kommissionen på grundlag af data offentliggjort af Eurocontrol, at nedgangen i lufttrafikken sammenlignet med niveauet i den tilsvarende periode i 2019 varer ved og sandsynligvis vil fortsætte, og finder den, at denne situation skyldes virkningerne af covid-19-pandemien, og at den fører til afbrydelser af ground handling-ydelser eller gør det vanskeligt for leverandører af ground handling-ydelser i EU-lufthavne at få adgang til finansiering, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i henhold til artikel 25a for at ændre denne forordning ved at forlænge de perioder, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1 og 2, i overensstemmelse hermed.

4. Kommissionen overvåger løbende situationen ved anvendelse af de kriterier, der er fastsat i stk. 3. På grundlag af de foreliggende oplysninger forelægger Kommissionen senest den 15. november 2020 Europa-Parlamentet og Rådet en sammenfattende rapport herom. Kommissionen vedtager om nødvendigt den i stk. 3 omhandlede delegerede retsakt så hurtigt som muligt.

5. Hvis luftfartssektoren i Unionen påvirkes langvarigt af covid-19-pandemien, og det er påkrævet i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, anvendes proceduren i artikel 25b på delegerede retsakter, der vedtages i medfør af nærværende artikel.

▼B

KAPITEL V

**AFSLUTTENDE BESTEMMELSER**

*Artikel 25*

**Udvalg**

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

([1]) Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36).

▼B

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

▼M3

*Artikel 25a*

**Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9, stk. 1b, artikel 21a, stk. 4, og artikel 24a, stk. 3, tillægges Kommissionen for en periode på et år fra den 28. maj 2020

3. Den i artikel 9, stk. 1b, artikel 21a, stk. 4, og artikel 24a, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 9, stk. 1b, artikel 21a, stk. 4, og artikel 24a, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

*Artikel 25b*

**Hasteprocedure**

1. Delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne artikel træder i kraft straks og finder anvendelse, så længe der ikke er gjort indsigelse i henhold til stk. 2. I meddelelsen til Europa-Parlamentet og Rådet af en delegeret retsakt anføres begrundelsen for anvendelse af hasteproceduren.

2. Europa-Parlamentet eller Rådet kan efter proceduren i artikel 25a gøre indsigelse mod en delegeret retsakt. I så fald skal Kommissionen ophæve retsakten straks efter Europa-Parlamentets eller Rådets meddelelse af afgørelsen om at gøre indsigelse.

▼B

*Artikel 26*

**Samarbejde og ret til at indhente oplysninger**

1. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om anvendelsen og overvågningen af gennemførelsen af denne forordning.

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

3. Medlemsstaterne træffer i henhold til deres nationale lovgivning de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre de oplysninger, de modtager i medfør af denne forordning, en passende fortrolig behandling.

*Artikel 27*

**Ophævelse**

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

Henvisninger til de ophævede forordninger gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag II.

*Artikel 28*

**Ikrafttræden**

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

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

▼B

*BILAG I*

**OPLYSNINGER, DER SKAL FORELÆGGES I HENHOLD TIL ARTIKEL 5 OG 8**

1. Oplysninger om økonomisk formåen, som en førstegangsansøger skal forelægge

1.1. De seneste interne driftsregnskaber og de reviderede regnskaber, hvis sådanne foreligger, for det foregående regnskabsår.

1.2. Forventet balance med resultatopgørelse for de kommende tre år.

1.3. Grundlaget for de forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og luftfragtrater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, flyvekontrolafgifter, groundhandling-ydelser, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.

1.4. Udførlige oplysninger om igangsætningsomkostninger i perioden fra en ansøgnings indgivelse til driftens påbegyndelse samt en redegørelse for, hvorledes disse omkostninger tænkes finansieret.

1.5. Udførlige oplysninger om eksisterende og forventede finansieringskilder.

1.6. Udførlige oplysninger om aktionærer, herunder angivelse af nationalitet og påtænkt aktietype, og om stiftelsesoverenskomsten. Hvis luftfartsselskabet indgår i en gruppe af foretagender, skal der gives oplysninger om det indbyrdes forhold mellem selskaberne.

1.7. Forventede pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for de første tre driftsår.

1.8. Udførlige oplysninger om finansieringen af køb/leasing af luftfartøjer, herunder aftalevilkårene, hvis der er tale om leasing.

2. Oplysninger, der skal forelægges til vurdering af den fortsatte økonomiske formåen hos allerede godkendte luftfartsselskaber, der har planer om ændringer i deres strukturer eller i deres virksomhed, som vil få en betydelig indvirkning på deres finansielle situation

2.1. Efter behov den seneste interne balance samt de reviderede regnskaber for det foregående regnskabsår.

2.2. Nøjagtige oplysninger om alle planlagte ændringer, såsom ændring af trafiktype, påtænkte overtagelser eller fusioner, ændringer i aktiekapitalen, ændringer i aktionærkredsen, osv.

2.3. Forventet balance, med resultatopgørelse for det indeværende regnskabsår, herunder alle planlagte ændringer i struktur eller virksomhed, der vil få en betydelig indvirkning på den finansielle situation.

2.4. Tidligere og forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og luftfragtrater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, flyvekontrolafgifter, groundhandling-ydelser, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.

2.5. Pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for det følgende år, herunder alle planlagte ændringer i struktur eller virksomhed, der vil få en betydelig indvirkning på den finansielle situation.

▼B

2.6. Udførlige oplysninger om finansieringen af køb/leasing af luftfartøjer, herunder aftalevilkårene, hvis der er tale om leasing.

3. Oplysninger, der skal forelægges til vurdering af den fortsatte økonomiske formåen hos allerede godkendte luftfartsselskaber

3.1. Reviderede regnskaber senest seks måneder efter den sidste dag i det relevante regnskabsår, medmindre andet er fastsat i national ret og, efter behov, den seneste interne balance.

3.2. Forventet balance med resultatopgørelse for det kommende år.

3.3. Tidligere og forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og luftfragtrater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, flyvekontrolafgifter, groundhandling-ydelser, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.

3.4. Pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for det følgende år.

▼B

*BILAG II*

**SAMMENLIGNINGSTABEL**

**(Omhandlet i artikel 27)**

| Forordning (EØF) nr. 2407/92 | Nærværende forordning |
|---|---|
| Artikel 1, stk. 1 | Artikel 1 |
| Artikel 1, stk. 2 | Artikel 3, stk. 3 |
| Artikel 2 | Artikel 2 |
| Artikel 3, stk. 1 | Artikel 3, stk. 2 |
| Artikel 3, stk. 2 | Artikel 3, stk. 1, andet afsnit |
| Artikel 3, stk. 3 | Artikel 3, stk. 1, første afsnit |
| Artikel 4, stk. 1 | Artikel 4 |
| Artikel 4, stk. 2 | Artikel 4, litra f) |
| Artikel 4, stk. 3 | — |
| Artikel 4, stk. 4 | Artikel 4, litra f) |
| Artikel 4, stk. 5 | Artikel 8, stk. 1, andet afsnit |
| Artikel 5, stk. 1 | Artikel 5, stk. 1 |
| Artikel 5, stk. 2 | Artikel 5, stk. 2 |
| Artikel 5, stk. 3 | Artikel 8, stk. 5 |
| Artikel 5, stk. 4 | Artikel 8, stk. 6 |
| Artikel 5, stk. 5 | Artikel 9, stk. 1 |
| Artikel 5, stk. 6 | Artikel 8, stk. 4 |
| Artikel 5, stk. 7 | Artikel 5, stk. 3, og artikel 8, stk. 8 |
| Artikel 6 | Artikel 7 |
| Artikel 7 | Artikel 11 |
| Artikel 8, stk. 1 | Artikel 4, litra c) |
| Artikel 8, stk. 2 | Artikel 12, stk. 1 |
| Artikel 8, stk. 3 | Artikel 13, stk. 2 og 3 |
| Artikel 8, stk. 4 | Artikel 12, stk. 2 |
| Artikel 9 | Artikel 6 |
| Artikel 10, stk. 1 | Artikel 13, stk. 2 og 3 |
| Artikel 10, stk. 2 | Artikel 13, stk. 2 og 3 |
| Artikel 11, stk. 1 | Artikel 8, stk. 1 |
| Artikel 11, stk. 2 | Artikel 8, stk. 3 |
| Artikel 11, stk. 3 | Artikel 8, stk. 7 |

▼B

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

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

▼B

| Forordning (EØF) nr. 2408/92 | Nærværende forordning |
|---|---|
| Artikel 4, stk. 1, litra k) | — |
| Artikel 4, stk. 2 | — |
| Artikel 4, stk. 3 | Artikel 18, stk. 2 |
| Artikel 4, stk. 4 | — |
| Artikel 5 | — |
| Artikel 6, stk. 1 og 2 | — |
| Artikel 7 | Artikel 15, stk. 4 og 5 |
| Artikel 8, stk. 1 | Artikel 19, stk. 2 |
| Artikel 8, stk. 2 | Artikel 19, stk. 1 |
| Artikel 8, stk. 3 | Artikel 19, stk. 3 |
| Artikel 8, stk. 4 | — |
| Artikel 8, stk. 5 | — |
| Artikel 9, stk. 1 | Artikel 20, stk. 1 |
| Artikel 9, stk. 2 | Artikel 20, stk. 1 |
| Artikel 9, stk. 3 | Artikel 20, stk. 2 |
| Artikel 9, stk. 4 | Artikel 20, stk. 3 |
| Artikel 9, stk. 5 | Artikel 22, stk. 1 |
| Artikel 9, stk. 6 | Artikel 22, stk. 2 |
| Artikel 9, stk. 7 | — |
| Artikel 9, stk. 8 | — |
| Artikel 10 | — |
| Artikel 11 | Artikel 25 |
| Artikel 12, stk. 1 | Artikel 26, stk. 2 |
| Artikel 12, stk. 2 | — |
| Artikel 13 | — |
| Artikel 14, stk. 1 | Artikel 26, stk. 1 |
| Artikel 14, stk. 2 | Artikel 26, stk. 3 |
| Artikel 15 | — |
| Artikel 16 | — |
| BILAG I | — |
| BILAG II | — |
| BILAG III | — |
| — | BILAG II |

| Forordning (EØF) nr. 2409/92 | Nærværende forordning |
|---|---|
| Artikel 1, stk. 1 | Artikel 1 |
| Artikel 1, stk. 2 | Artikel 21, stk. 1 |
| Artikel 1, stk. 3 | — |
| Artikel 2 | Artikel 2 |
| Artikel 3 | — |
| Artikel 4 | Artikel 23 |
| Artikel 5, stk. 1 | Artikel 22 |

▼B

| Forordning (EØF) nr. 2409/92 | Nærværende forordning |
|---|---|
| Artikel 5, stk. 2 | — |
| Artikel 5, stk. 3 | — |
| Artikel 5, stk. 4 | — |
| Artikel 6 | — |
| Artikel 7 | — |
| Artikel 8 | — |
| Artikel 9 | — |
| Artikel 10, stk. 1 | Artikel 26, stk. 1 |
| Artikel 10, stk. 2 | Artikel 26, stk. 3 |
| Artikel 11 | — |
| Artikel 12 | — |
| — | Artikel 27 |
| — | Artikel 28 |