Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

►B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1008/2008

av den 24 september 2008

om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 293, 31.10.2008, s. 3)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018	L 212	1	22.8.2018
►M2	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2 av den 11 december 2018	L 11	1	14.1.2019
►M3	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/696 av den 25 maj 2020	L 165	1	27.5.2020

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1008/2008

av den 24 september 2008

om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

▼M3

1. Genom denna förordning regleras utfärdandet av tillstånd för EG-lufttrafikföretag, deras rätt att utöva lufttrafik inom gemenskapen samt prissättningen av lufttrafik inom gemenskapen. Genom förordningen fastställs också tillfälliga regler om tillhandahållande av marktjänster på flygplatser inom unionen.

▼B

2. Tillämpningen av kapitel III i denna förordning på flygplatsen i Gibraltar påverkar inte Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning med avseende på tvisten om överhöghet över det territorium där flygplatsen är belägen.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *operativ licens*: ett tillstånd, utfärdat av den behöriga tillståndsmyndigheten för ett företag, att tillhandahålla den lufttrafik som anges i den operativa licensen,

2. *behörig tillståndsmyndighet*: en medlemsstats myndighet som har rätt att bevilja eller avslå en ansökan om operativ licens, eller att permanent eller tillfälligt återkalla en operativ licens, i enlighet med kapitel II,

3. *företag*: en fysisk eller juridisk person, oavsett om verksamheten bedrivs i vinstsyfte eller ej, eller ett officiellt organ, oavsett om det har självständig status som juridisk person eller ej,

4. *lufttrafik*: en flygning eller en serie flygningar för befordran av passagerare, gods och/eller post mot ersättning och/eller hyra,

5. *flygning*: en avgång från en angiven flygplats till en angiven destinationsflygplats,

6. *lokal flygning*: en flygning som inte innebär befordran av passagerare, post och/eller frakt mellan olika flygplatser eller andra godkända landningspunkter,

7. *flygplats*: ett område i en medlemsstat som är särskilt anpassat för lufttrafik,

▼B

8. *drifttillstånd (AOC)*: ett tillstånd, utfärdat i enlighet med relevanta bestämmelser i gemenskapslagstiftningen eller nationell lagstiftning, i tillämpliga fall, för ett företag, i vilket intygas att företaget har de yrkesmässiga kunskaper och den organisation som krävs för att på ett betryggande sätt sköta den verksamhet som anges i tillståndet,

9. *effektiv kontroll*: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller annat, som var för sig eller tillsammans och med hänsyn till faktiska och rättsliga förhållanden, ger möjligheter att direkt eller indirekt utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt genom

   a) rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,

   b) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ, omröstningar eller beslut, eller som på annat sätt ger ett avgörande inflytande på företagets verksamhet,

10. *lufttrafikföretag*: ett företag med en giltig operativ licens eller motsvarande,

11. *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats av en behörig tillståndsmyndighet i enlighet med kapitel II,

12. *verksamhetsplan*: en detaljerad beskrivning av lufttrafikföretagets planerade affärsverksamhet under den aktuella perioden, särskilt med avseende på förväntad marknadsutveckling och planerade investeringar, samt de finansiella och ekonomiska följderna av denna verksamhet,

13. *lufttrafik inom gemenskapen*: lufttrafik som utförs inom gemenskapen,

14. *trafikrättighet*: rättighet att utöva lufttrafik mellan två flygplatser inom gemenskapen,

15. *seat only-försäljning*: ett lufttrafikföretags, en av dess godkända agenters eller en researrangörs försäljning av platser direkt till allmänheten utan att några andra tjänster, såsom logi, ingår,

16. *regelbunden lufttrafik*: en serie flygningar där varje flygning uppfyller kriterierna

   a) att det på varje flygning finns platser och/eller kapacitet att transportera gods och/eller post som allmänheten kan köpa på individuell basis (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av godkända agenter),

   b) den bedrivs så att den betjänar trafiken mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen

      — enligt en offentliggjord tidtabell, eller

      — med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie,

17. *kapacitet*: det antal platser eller den nyttolast som erbjuds allmänheten i regelbunden luftfart under en given period,

▼B

18. *passagerarpriser*: de priser i euro eller i nationell valuta som ska betalas till lufttrafikföretag eller dessas agenter, eller andra biljettförsäljare, för befordran av passagerare i lufttrafik samt de villkor som hänför sig till dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds agenter och andra mellanhänder,

19. *fraktpriser*: de priser i euro eller i nationell valuta som ska betalas för fraktbefordran samt de villkor som hänför sig till dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds agenter och andra mellanhänder,

20. *berörda medlemsstater*: den eller de medlemsstater som lufttrafiken bedrivs mellan eller inom,

21. *involverade medlemsstater*: den eller de berörda medlemsstater och den eller de medlemsstater där de lufttrafikföretag som bedriver lufttrafik har tillstånd,

22. *tätortsområde*: ett stadsområde som omfattar ett antal olika städer som, till följd av befolkningstillväxt och expansion, har växt ihop så att de bildar ett sammanhängande bebyggt område,

23. *driftredovisning*: en detaljerad redogörelse för ett lufttrafikföretags intäkter och kostnader under den aktuella perioden, fördelad på lufttransportverksamhet och annan verksamhet, och på materiella och immateriella poster,

24. *avtal om leasing utan besättning (dry lease)*: ett avtal mellan företag enligt vilket luftfartyget brukas i enlighet med inhyrarens drifttillstånd,

25. *avtal om leasing med besättning (wet lease)*: ett avtal mellan lufttrafikföretag enligt vilket luftfartyget brukas i enlighet med uthyrarens drifttillstånd,

26. *huvudsaklig verksamhet*: ett EG-lufttrafiksföretags huvudkontor eller säte i den medlemsstat i vilken EG-lufttrafiksföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet.

KAPITEL II

OPERATIV LICENS

Artikel 3

Operativ licens

1. Inget företag som är etablerat i gemenskapen får mot ersättning och/eller hyra utföra lufttransporter av passagerare, post och/eller gods om det inte har beviljats den nödvändiga operativa licensen.

Ett företag som uppfyller kraven i detta kapitel har rätt att få en operativ licens utfärdad.

▼B

2. Den behöriga tillståndsmyndigheten får inte utfärda operativa licenser eller upprätthålla deras giltighet om inte kraven i detta kapitel uppfylls.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av andra gällande bestämmelser i gemenskapsrätten, nationell rätt eller internationell rätt ska följande kategorier av lufttrafik undantas från kravet på innehav av giltiga operativa licenser:

a) Lufttrafik som utförs med icke-motordrivna luftfartyg och/eller ultralätta motordrivna luftfartyg.

b) Lokala flygningar.

Artikel 4

Villkor för beviljande av operativa licenser

Den behöriga tillståndsmyndigheten i en medlemsstat ska bevilja operativ licens för ett företag om följande villkor är uppfyllda:

a) Företagets huvudsakliga verksamhet bedrivs i denna medlemsstat.

▼M1

b) Företaget har ett drifttillstånd utfärdat i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 ([1]) antingen av en nationell myndighet i en medlemsstat, gemensamt av flera nationella myndigheter i medlemsstaterna i enlighet med artikel 62.5 i den förordningen eller av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.

▼B

c) Företaget förfogar över ett eller flera luftfartyg, antingen som ägare eller genom ett avtal om leasing utan besättning (*dry lease*).

d) Företagets huvudsakliga verksamhet är att bedriva lufttrafik enbart eller i kombination med annat affärsmässigt utnyttjande av luftfartyg eller reparation och underhåll av dem.

e) Företagets struktur gör det möjligt för den behöriga tillståndsmyndigheten att genomföra bestämmelserna i detta kapitel.

f) Medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater äger mer än 50 % av företaget och utövar den faktiska kontrollen över detta, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera andra företag, om inte annat föreskrivs i ett avtal med ett tredjeland i vilket gemenskapen är part.

g) Företaget uppfyller de finansiella villkor som anges i artikel 5.

h) Företaget uppfyller de försäkringskrav som anges i artikel 11 och i förordning (EG) nr 785/2004.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).

▼B

i) Företaget uppfyller bestämmelserna om gott anseende enligt artikel 7.

Artikel 5

Finansiella villkor för beviljande av operativa licenser

1. Den behöriga tillståndsmyndigheten ska ingående bedöma huruvida ett företag som för första gången ansöker om operativ licens kan visa

a) att det när som helst kan uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden baserade på realistiska antaganden, under 24 månader räknat från driftstarten, och

b) att det kan täcka de fasta och rörliga kostnader som följer av verksamhetsplanen och som baseras på realistiska antaganden utan beaktande av driftintäkter, under tre månader från driftstarten.

2. För den bedömning som avses i punkt 1 ska varje sökande lämna en verksamhetsplan för minst de första tre driftåren. Verksamhetsplanen ska också ge en detaljerad redogörelse för sökandens ekonomiska förbindelser med andra affärsmässiga verksamheter som sökanden medverkar i, direkt eller via besläktade företag. Sökanden ska också lämna alla relevanta uppgifter, särskilt sådana som anges under punkt 1 i bilaga I.

3. Punkterna 1 och 2 ska inte tillämpas på ett företag som ansöker om en operativ licens som är avsedd att omfatta verksamhet med luftfartyg vars högsta godkända startmassa (MTOM) är mindre än 10 ton och/eller som har färre än 20 säten. Sådana företag ska kunna visa att deras nettokapital är minst 100 000 EUR eller på begäran från den behöriga tillståndsmyndigheten lämna all relevant information för den bedömning som avses i punkt 1, särskilt de uppgifter som avses i punkt 1 i bilaga I.

Den behöriga tillståndsmyndigheten får dock tillämpa punkterna 1 och 2 på ett företag som ansöker om en operativ licens, enligt bestämmelserna i föregående stycke, och som tänker bedriva regelbunden lufttrafik eller vars årliga omsättning överstiger 3 000 000 EUR.

▼M1

Artikel 6

Drifttillstånd (AOC)

1. Det ska vara ett villkor för utfärdandet av operativ licens och för dess giltighet att det berörda företaget innehar ett gällande drifttillstånd med angivande av den verksamhet som den operativa licensen omfattar.

2. Varje ändring i ett EG-lufttrafikföretags drifttillstånd ska när så är lämpligt avspeglas i dess operativa licens.

Den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet ska så snart som möjligt underrätta den behöriga tillståndsmyndigheten om alla relevanta föreslagna ändringar av drifttillståndet.

3. Den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet och den behöriga tillståndsmyndigheten ska enas om åtgärder för att proaktivt utbyta information som är relevant för bedömningen och bibehållandet av drifttillståndet och den operativa licensen.

▼M1

Detta utbyte får omfatta, men inte begränsas till, information rörande EG-lufttrafikföretagets finansiella och organisatoriska arrangemang eller ägarförhållanden som kan påverka säkerheten eller solvensen för dess verksamhet eller som kan bistå den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet vid utförandet av dess tillsynsverksamhet avseende säkerhet. Om information lämnas konfidentiellt ska åtgärder vidtas för att säkerställa att informationen skyddas på lämpligt sätt.

3a. Om det är sannolikt att åtgärder för att kontrollera efterlevnaden kommer att bli nödvändiga ska den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet och den behöriga tillståndsmyndigheten samråda med varandra så snart som möjligt innan de vidtar sådana åtgärder och arbeta tillsammans för att lösa frågorna innan åtgärder vidtas. Om åtgärder vidtas ska den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet och den behöriga tillståndsmyndigheten så snart som möjligt underrätta varandra om att åtgärder har vidtagits.

▼B

Artikel 7

Styrkande av gott anseende

1. Om det för utfärdande av en operativ licens krävs bevis på att de personer som fortlöpande och faktiskt kommer att stå för driften av företaget har gott anseende eller att de inte har gått i konkurs, ska den behöriga tillståndsmyndigheten när det gäller medborgare från medlemsstater som tillräcklig bevisning godkänna sådana handlingar som utfärdats av behöriga myndigheter i ursprungsmedlemsstaten eller den medlemsstat där personen har sin hemvist, och där det framgår att dessa krav är uppfyllda.

2. Om ursprungsmedlemsstaten eller den medlemsstat där personen har sin hemvist inte utfärdar de handlingar som avses i punkt 1, ska dessa ersättas av en förklaring under ed eller, i medlemsstater där inga bestämmelser om edgång finns, av en högtidlig förklaring av den berörda personen inför en behörig rättslig eller administrativ myndighet eller i förekommande fall inför en särskild tjänsteman eller en behörig yrkesorganisation i ursprungsmedlemsstaten eller den medlemsstat där personen har sin hemvist. Myndigheten, den särskilda tjänstemannen eller den behöriga yrkesorganisationen ska utfärda ett intyg som bekräftelse på denna ed eller högtidliga förklaring.

3. Den behöriga tillståndsmyndigheten får kräva att de handlingar och intyg som anges i punkterna 1 och 2 visas upp senast tre månader efter utfärdandet.

Artikel 8

Giltigheten för en operativ licens

1. En operativ licens ska vara giltig så länge ett EG-lufttrafikföretag uppfyller kraven i detta kapitel.

Ett EG-lufttrafikföretag ska när som helst på anmodan kunna visa den behöriga tillståndsmyndigheten att det uppfyller samtliga krav i detta kapitel.

2. Den behöriga tillståndsmyndigheten ska noggrant övervaka efterlevnaden av kraven i detta kapitel. Den ska i alla händelser se över efterlevnaden av dessa krav i följande fall:

▼B

a) Två år efter det att en ny operativ licens har beviljats.

b) Vid misstanke om att ett problem kan ha uppstått.

c) På begäran av kommissionen.

Om den behöriga tillståndsmyndigheten misstänker att finansiella problem hos ett EG-lufttrafikföretag kan påverka säkerheten i dess verksamhet, ska den omedelbart informera den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet.

3. Den operativa licensen ska omprövas för godkännande när ett EG-lufttrafikföretag

a) inte har påbörjat verksamheten inom sex månader efter det att den operativa licensen beviljades,

b) har inställt driften i mer än sex månader,

c) som beviljats tillstånd på grundval av artikel 5.3 första stycket avser att bedriva verksamhet med luftfartyg över den lägsta storlek som anges i artikel 5.3 eller inte längre uppfyller de finansiella kraven i den punkten.

4. Ett EG-lufttrafikföretag ska till den behöriga tillståndsmyndigheten lämna in sina reviderade räkenskaper senast sex månader efter den sista dagen i respektive räkenskapsår, såvida inte annat föreskrivs i nationell lagstiftning. Under ett EG-lufttrafikföretags första två verksamhetsår ska de uppgifter som anges i punkt 3 i bilaga I på begäran ställas till den behöriga tillståndsmyndighetens förfogande.

Den behöriga tillståndsmyndigheten får när som helst genomföra en utvärdering av de ekonomiska resultaten för ett EG-lufttrafikföretag som den har beviljat en operativ licens genom att begära att få tillgång till relevant information. Som ett led i denna utvärdering ska EG-lufttrafikföretaget uppdatera de uppgifter som anges i punkt 3 i bilaga I och på begäran lämna dessa till den behöriga tillståndsmyndigheten.

5. Ett EG-lufttrafikföretag ska till den behöriga tillståndsmyndigheten

a) i förväg anmäla planer på att starta ny lufttrafik till en kontinent eller del av världen som det tidigare inte flugit på, eller andra betydande förändringar i fråga om verksamhetens omfattning, inbegripet men inte begränsat till ändringar av typen av eller antalet använda luftfartyg,

b) i förväg anmäla planerade fusioner eller nyförvärv, och

c) inom 14 dagar anmäla ägarskifte av aktieposter som utgör 10 % eller mer av det samlade aktieinnehavet i EG-lufttrafikföretaget, dess moderföretag eller slutliga holdingbolag.

▼B

6. Om den behöriga tillståndsmyndigheten bedömer att de förändringar som anmälts enligt punkt 5 har väsentlig inverkan på EG-lufttrafikföretagets finanser, ska myndigheten begära in en reviderad verksamhetsplan som innehåller de aktuella förändringarna och som omfattar minst en period på 12 månader från den dag då den börjar genomföras, samt de uppgifter som anges under punkt 2 i bilaga I, utöver den information som ska tillhandahållas enligt punkt 4.

Den behöriga tillståndsmyndigheten ska fatta ett beslut om den reviderade verksamhetsplanen med avseende på huruvida EG-lufttrafikföretaget kan fullgöra sina faktiska och potentiella förpliktelser under denna tolvmånadersperiod. Beslutet ska fattas senast tre månader efter det att all nödvändig information har lämnats in.

7. När det gäller EG-lufttrafikföretag som den behöriga tillståndsmyndigheten utfärdat licens för, ska den senare besluta om den operativa licensen ska omprövas för godkännande om förändringar har inträffat i en eller flera förutsättningar som berör ett EG-lufttrafikföretags rättsliga ställning, i synnerhet en fusion eller ett övertagande.

8. Punkterna 4, 5 och 6 gäller inte för EG-lufttrafikföretag som enbart bedriver verksamhet med luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa (MTOM) är mindre än 10 ton och/eller som har färre än 20 säten. Sådana EG-lufttrafikföretag ska när som helst kunna visa att deras nettokapital är minst 100 000 EUR eller på begäran från den behöriga tillståndsmyndigheten lämna den information som behövs för den utvärdering som avses i artikel 9.2.

Den behöriga tillståndsmyndigheten får dock tillämpa punkterna 4, 5 och 6 på EG-lufttrafikföretag som den har utfärdat tillstånd för och som bedriver regelbunden lufttrafik eller vars årliga omsättning överstiger 3 000 000 EUR.

Artikel 9

Tillfälligt och permanent återkallande av operativa licenser

1. Den behöriga tillståndsmyndigheten får alltid utvärdera det ekonomiska resultat för ett EG-lufttrafikföretag som den beviljat licens. På grundval av sin bedömning ska myndigheten tillfälligt eller permanent återkalla den operativa licensen om den inte längre bedömer det som säkert att detta EG-lufttrafikföretag kan uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden för en tolvmånadersperiod. Den behöriga tillståndsmyndigheten får trots detta bevilja en tillfällig licens, med högst tolv månaders giltighetstid, i avvaktan på en ekonomisk omorganisation av ett EG-lufttrafikföretag, förutsatt att säkerheten inte äventyras, alla ändringar i drifttillståndet när så är lämpligt avspeglas i denna tillfälliga licens och att det finns en realistisk förhoppning om en tillfredsställande finansiell omorganisation inom denna tidsperiod.

▼M3

1a. Den behöriga tillståndsmyndigheten får, på grundval av de bedömningar som avses i punkt 1 och som utförs från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020, före utgången av den perioden besluta att inte tillfälligt eller permanent återkalla EU-lufttrafikföretagets operativa licens, förutsatt att säkerheten inte äventyras och att det finns realistiska utsikter till en tillfredsställande finansiell

▼M3

omorganisation inom de följande tolv månaderna. Den behöriga tillståndsmyndigheten ska granska detta EU-lufttrafikföretags resultat i slutet av tolvmånadersperioden och besluta huruvida den operativa licensen ska återkallas tillfälligt eller permanent och huruvida en tillfällig licens ska beviljas på grundval av punkt 1.

1b. Om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, som är funktionen för nätverksförvaltning för flygtrafiknätet inom det gemensamma europeiska luftrummet, konstaterar att minskningen av trafikvolymen jämfört med nivån under motsvarande period 2019 består och sannolikt kommer att bestå, och också konstaterar, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter, såsom uppgifter från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar, att denna situation är ett resultat av covid-19-pandemins effekter, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra denna förordning genom att förlänga den period, 1 mars 2020–31 december 2020, som anges i punkt 1a i den här artikeln i enlighet med detta konstaterande.

1c. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som anges i punkt 1b. Kommissionen ska utifrån den information den har tillgång till lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. När de kriterier som avses i punkt 1b är uppfyllda ska kommissionen så snart som möjligt anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 1b.

1d. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.

▼B

2. Om det finns tydliga tecken på finansiella problem eller om ett insolvensförfarande eller liknande förfarande har inletts mot ett EG-lufttrafikföretag som den behöriga tillståndsmyndigheten har beviljat licens, ska denna utan dröjsmål göra en grundlig utvärdering av den finansiella situationen och på grundval av sina slutsatser inom tre månader ompröva den operativa licensens status i överensstämmelse med den här artikeln.

Den behöriga tillståndsmyndigheten ska informera kommissionen om sina beslut om den operativa licensens status.

3. Om de reviderade räkenskaper som anges i artikel 8.4 inte har lämnats in inom den tidsfrist som anges i den artikeln, ska den behöriga tillståndsmyndigheten utan oskäligt dröjsmål anmoda EG-lufttrafikföretaget att lämna in dessa reviderade räkenskaper.

Om de reviderade räkenskaperna inte har lämnats in inom en månad får den operativa licensen återkallas permanent eller tillfälligt.

▼B

4. Den behöriga tillståndsmyndigheten ska permanent eller tillfälligt återkalla den operativa licensen om EG-lufttrafikföretaget uppsåtligen eller genom försumlighet förser den behöriga tillståndsmyndigheten med information som är felaktig i sak.

5. Om ett EG-lufttrafikföretags drifttillstånd återkallas tillfälligt eller permanent, ska den behöriga tillståndsmyndigheten omedelbart återkalla, tillfälligt eller permanent, lufttrafikföretagets operativa licens.

6. Den behöriga tillståndsmyndigheten får permanent eller tillfälligt återkalla ett EG-lufttrafikföretags operativa licens om företaget inte längre uppfyller kraven på gott anseende enligt artikel 7.

Artikel 10

Beslut om operativa licenser

1. Den behöriga tillståndsmyndigheten ska fatta beslut i fråga om en ansökan så snart som möjligt och senast tre månader efter det att all nödvändig information har lämnats in, och därvid ta hänsyn till alla tillgängliga fakta. Sökanden ska underrättas om beslutet. Ett avslag ska motiveras.

2. Tillvägagångssättet för beviljandet och för tillfälligt eller permanent återkallande av operativa licenser ska offentliggöras av de behöriga tillståndsmyndigheterna som ska underrätta kommissionen om detta.

3. En förteckning över de behöriga tillståndsmyndigheternas beslut att bevilja eller att tillfälligt eller permanent återkalla operativa licenser ska offentliggöras årligen i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 11

Försäkringskrav

Utan hinder av förordning (EG) nr 785/2004 ska lufttrafikföretag vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor med avseende på post.

Artikel 12

Registrering

▼M1

1. Luftfartyg som används av ett EG-lufttrafikföretag ska registreras i, beroende på vad den medlemsstat vars behöriga myndighet utfärdar den operativa licensen föredrar, antingen det nationella registret i den medlemsstaten eller det nationella registret i en annan medlemsstat. När ett sådant luftfartyg används enligt ett avtal om leasing utan besättning eller ett avtal om leasing med besättning i enlighet med artikel 13 kan det dock registreras i det nationella registret i antingen en medlemsstat eller ett tredjeland.

▼B

2. I enlighet med punkt 1 ska den behöriga myndigheten utan dröjsmål och utan diskriminerande avgifter bevilja införande i sitt nationella register av luftfartyg som ägs av medborgare i andra medlemsstater, samt överföringar från andra medlemsstaters register enligt gällande lagar och andra författningar. Vid överföring av luftfartyg ska ingen annan avgift tas ut utöver vanlig registreringsavgift.

▼B

Artikel 13

Leasing

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 c får ett EG-lufttrafikföretag förfoga över ett eller flera luftfartyg genom avtal om leasing med besättning (*wet lease*) eller om leasing utan besättning (*dry lease*). EG-lufttrafikföretag får fritt bedriva trafik med luftfartyg som är registrerade inom gemenskapen och som leasats med besättning utom när detta skulle leda till att säkerheten åsidosätts. Kommissionen ska se till att genomförandet av en sådan bestämmelse blir rimlig och proportionell samt grundar sig på säkerhetshänsyn.

2. Ett avtal om leasing utan besättning (*dry lease*) i vilket ett EG-lufttrafikföretag är part, eller ett avtal om leasing med besättning (*wet lease*) i vilket EG-lufttrafikföretaget är inhyrare, ska förhandsgodkännas i enlighet med tillämplig gemenskapslagstiftning eller nationell lagstiftning om flygsäkerhet.

3. Ett EG-lufttrafikföretag som från ett annat företag leasar luftfartyg med besättning (*wet lease*) registrerat i ett tredjeland ska ansöka om förhandsgodkännande för inhyrningen från den behöriga tillståndsmyndigheten. Den behöriga myndigheten får lämna sitt godkännande om

a) EG-lufttrafikföretaget visar på ett för den behöriga myndigheten tillfredsställande sätt att alla säkerhetsstandarder motsvarar vad som anges i gemenskapslagstiftningen eller den nationella lagstiftningen, och

b) ►M2 såvida inte något annat föreskrivs i ett internationellt avtal om leasing med besättning, som undertecknats av unionen och är baserat på ett luftfartsavtal i vilket unionen är part och vilket undertecknades före den 1 januari 2008, ett av följande villkor uppfylls: ◄

   i) EG-lufttrafikföretaget motiverar denna leasing med behov av undantagskaraktär, varvid ett godkännande får beviljas för en tid av högst sju månader som får förlängas en gång med ytterligare en tid av högst sju månader.

   ii) EG-lufttrafikföretaget visar att leasingen är nödvändig för att tillgodose säsongsrelaterade kapacitetsbehov som inte i tillräcklig utsträckning kan tillgodoses genom att leasa luftfartyg som är registrerade inom gemenskapen, i vilket fall godkännandet får förlängas.

   iii) EG-lufttrafikföretaget visar att leasingen är nödvändig för att lösa driftsstörningar och att det inte är möjligt eller rimligt att leasa luftfartyg som är registrerade inom gemenskapen, i vilket fall godkännandet ska tidsbegränsas i enlighet med vad som är absolut nödvändigt för att lösa problemen.

4. Den behöriga myndigheten får knyta villkor till godkännandet. Dessa villkor ska utgöra en del av avtalet om leasing med besättning (*wet lease*).

Den behöriga myndigheten får vägra att lämna godkännande i avsaknad av ömsesidighet när det gäller leasing av luftfartyg med besättning (*wet lease*) mellan å ena sidan den berörda medlemsstaten eller gemenskapen och å andra sidan det tredjeland där det med besättning leasade luftfartyget (*wet lease*) är registrerat.

Den behöriga myndigheten ska underrätta de berörda medlemsstaterna om godkännanden som den lämnar för leasing av sådana luftfartyg med besättning (*wet lease*) som är registrerade i ett tredjeland.

▼B

Artikel 14

Rätt att höras

Vid antagandet av ett beslut om tillfälligt eller permanent återkallande av ett EG-lufttrafikföretags operativa licens ska den behöriga tillståndsmyndigheten se till att det berörda företaget får tillfälle att höras, med beaktande av behovet av ett skyndsamt förfarande i vissa fall.

KAPITEL III

TILLTRÄDE TILL FLYGLINJER

Artikel 15

Tillhandahållande av lufttrafik inom gemenskapen

1. EG-lufttrafikföretag ska ha rätt att bedriva lufttrafik inom gemenskapen.

2. Medlemsstaterna får inte kräva någon form av tillstånd eller godkännande för ett EG-trafikföretags utövande av lufttrafik inom gemenskapen. Medlemsstaterna får inte kräva att EG-lufttrafikföretag tillhandahåller handlingar eller information som de redan har lämnat till den behöriga tillståndsmyndigheten, förutsatt att den berörda informationen kan erhållas från den behöriga tillståndsmyndigheten inom rimlig tid.

3. Om kommissionen på grundval av information som erhållits enligt artikel 26.2 finner att en operativ licens som beviljats ett EG-lufttrafikföretag inte uppfyller kraven i denna förordning, ska den överlämna sina slutsatser till den behöriga tillståndsmyndigheten som inom 15 arbetsdagar ska lämna sina synpunkter till kommissionen.

Om kommissionen efter att ha granskat den behöriga tillståndsmyndighetens synpunkter vidhåller att den operativa licensen inte uppfyller kraven, eller om den inte har tagit emot några synpunkter från den behöriga tillståndsmyndigheten, ska den i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 besluta att begära att den behöriga tillståndsmyndigheten vidtar lämpliga korrigeringsåtgärder eller permanent eller tillfälligt återkallar den operativa licensen.

I beslutet ska ett datum fastställas då den behöriga tillståndsmyndigheten senast ska vidta korrigeringsåtgärderna. Om korrigeringsåtgärderna inte har vidtagits senast detta datum ska EG-lufttrafikföretaget inte ha rätt att utöva sina rättigheter enligt punkt 1.

EG-lufttrafikföretaget får på nytt börja utöva sina rättigheter enligt punkt 1 när den behöriga tillståndsmyndigheten till kommissionen anmält att korrigeringsåtgärderna har vidtagits och den behöriga tillståndsmyndigheten har kontrollerat att de vidtagits.

▼B

4. Vid utövande av lufttrafik inom gemenskapen ska ett EG-lufttrafikföretag tillåtas att kombinera lufttrafiken och att ingå överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar (*code share*), utan att det påverkar tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler som är tillämpliga på företag.

Alla begränsningar av EG-lufttrafikföretags frihet att bedriva lufttrafik inom gemenskapen, vilka härrör från bilaterala avtal mellan medlemsstater, upphävs härmed.

5. Utan hinder av bestämmelserna i bilaterala avtal mellan medlemsstater, och om inte annat föreskrivs i gemenskapens konkurrensregler som är tillämpliga på företag, ska berörda medlemsstater ge EG-lufttrafikföretag tillstånd att kombinera lufttrafik och att ingå överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar (*code share*) med valfritt lufttrafikföretag för lufttrafik till, från eller via alla flygplatser på deras territorium från eller till alla punkter i tredjeländer.

En medlemsstat får inom ramen för ett bilateralt lufttrafikavtal med det berörda tredjelandet införa restriktioner mot överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar (*code share*) mellan EG-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeland, i synnerhet om det berörda tredjelandet inte tillåter liknande kommersiella möjligheter för de EG-lufttrafikföretag som bedriver trafik från den berörda medlemsstaten. Medlemsstaterna ska därvid se till att de restriktioner som införs genom sådana överenskommelser inte begränsar konkurrensen och inte diskriminerar mellan EG-lufttrafikföretag och att de inte är mer restriktiva än nödvändigt.

Artikel 16

Allmänna principer för allmän trafikplikt

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

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

2. I de fall då inget annat transportsätt kan säkerställa en oavbruten trafik med minst två dagliga avgångar, får de berörda medlemsstaterna även låta den allmänna trafikplikten omfatta ett krav på att alla EG-lufttrafikföretag som avser att utöva lufttrafik på flyglinjen garanterar att

▼B

de kommer att göra detta under en viss period som ska fastställas i enlighet med de andra villkoren för allmän trafikplikt.

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

a) proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och den berörda regionens behov av ekonomisk utveckling,

b) möjligheten att anlita andra transportsätt samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven, i synnerhet när befintliga tågförbindelser betjänar den planerade sträckan med en restid på mindre än tre timmar och med tillräcklig frekvens, tillräckliga förbindelser och lämpliga tidpunkter,

c) de passagerarpriser och villkor som kan erbjudas kunderna,

d) det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på flyglinjen.

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

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

a) Namnen på de två flygplatser som förbinds med den aktuella flyglinjen och på eventuella mellanlandningsorter.

b) Det datum då den allmänna trafikplikten träder i kraft.

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

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

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

7. När allmän trafikplikt föreligger enligt punkterna 1 och 2 får EG-lufttrafikföretagen erbjuda *seat only*-försäljning, under förutsättning att

▼B

den berörda lufttrafiken uppfyller samtliga krav för den allmänna trafikplikten. Den lufttrafiken ska därmed betraktas som regelbunden lufttrafik.

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Ett nytt anbudsförfarande ska inledas.

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

▼B

Artikel 17

Offentligt anbudsförfarande för allmän trafikplikt

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

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

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

a) De normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten.

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

c) Kontraktets giltighetstid.

d) Sanktioner om kontraktet inte uppfylls.

e) Objektiva och öppet redovisade parametrar som ska användas som grundval för beräkning av eventuell ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt.

4. Kommissionen ska offentliggöra erbjudandet att delta i anbudsförfarandet genom ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Tidsfristen för inlämnande av anbud får inte vara kortare än två månader räknat från dagen för offentliggörandet av ett sådant meddelande. Om anbudet avser en flyglinje till vilken tillträdet redan har begränsats till endast ett lufttrafikföretag i enlighet med artikel 16.9, ska erbjudandet att delta i anbudsförfarandet offentliggöras minst sex månader innan löptiden för den nya koncessionen börjar så att det kan prövas huruvida det fortfarande är nödvändigt att begränsa tillträdet.

5. Meddelandet ska innehålla följande uppgifter:

a) Berörd(a) medlemsstat(er).

b) Berörd flyglinje.

c) Kontraktets löptid.

d) Fullständig adress till den plats där texten med erbjudandet att delta i anbudsförfarandet, och all annan relevant information och/eller dokumentation om det offentliga anbudsförfarandet och den allmänna trafikplikten, ska tillhandahållas av den berörda medlemsstaten.

e) Tidsfrist för inlämnande av anbud.

6. Berörda medlemsstater ska utan dröjsmål och kostnadsfritt tillhandahålla alla relevanta upplysningar och handlingar som begärs av en part som berörs av det offentliga anbudsförfarandet.

▼B

7. Urvalet bland anbuden ska göras så snart som möjligt och därvid ska hänsyn tas till tjänstens lämplighet, inberäknat de priser och villkor som kan erbjudas kunderna och kostnaden för den eventuella kompensation som krävs från de berörda medlemsstaterna.

8. Den berörda medlemsstaten kan ge ersättning till ett lufttrafikföretag som har valts ut enligt punkt 7 för att det uppfyller de normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten enligt artikel 16. Ersättningen får inte överstiga det belopp som krävs för att täcka de nettokostnader som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed samt till en rimlig vinst.

9. Kommissionen ska utan dröjsmål skriftligen informeras om följande uppgifter av medlemsstaten om resultatet av det offentliga anbudsförfarandet och om valet av lufttrafikföretag:

a) Antal anbudsgivare, deras namn samt upplysningar om respektive företag.

b) Driftsrelaterade inslag i anbuden.

c) Ersättning som begärs i anbuden.

d) Namn på den utvalda anbudsgivaren.

10. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, får kommissionen anmoda medlemsstater att inom en månad överlämna alla relevanta dokument som rör valet av ett lufttrafikföretag för fullgörandet av en allmän trafikplikt. Om de begärda dokumenten inte överlämnas inom tidsfristen, får kommissionen besluta att tillfälligt stoppa erbjudandet att delta i anbudsförfarandet i enlighet med förfarandet i artikel 25.2.

Artikel 18

Granskning av allmän trafikplikt

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslut fattade enligt artiklarna 16 och 17 kan omprövas effektivt och, framför allt, så snart som möjligt i de fall då dessa beslut strider mot gemenskapsrätten eller nationella regler för genomförande av gemenskapsrätten.

I synnerhet får kommissionen, på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, anmoda medlemsstaterna att inom två månader överlämna

a) ett dokument som styrker behovet av den allmänna trafikplikten och dess överensstämmelse med de kriterier som nämns i artikel 16,

b) en analys av regionens ekonomi,

c) en analys av proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och målen för den ekonomiska utvecklingen,

d) en analys av eventuell existerande lufttrafik och av andra tillgängliga transportsätt som skulle kunna anses utgöra en ersättning för den planerade trafikplikten.

▼B

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

Artikel 19

Fördelning av trafik mellan flygplatser och utövande av trafikrättigheter

1. Utövandet av trafikrättigheter ska regleras av offentliggjorda gemenskapsbestämmelser och nationella, regionala och lokala bestämmelser om säkerhet, luftfartsskydd, miljöskydd samt fördelning av ankomst- och avgångstider.

2. En medlemsstat får efter samråd med berörda parter, inbegripet berörda lufttrafikföretag och flygplatser, reglera fördelningen av flygtrafiken mellan flygplatser som uppfyller nedanstående villkor, om detta sker utan särbehandling av destinationer inom gemenskapen eller på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet:

a) Flygplatserna betjänar samma stad eller tätortsområde.

b) Flygplatserna omges av ändamålsenlig transportinfrastruktur som så långt som det är möjligt erbjuder en direkt förbindelse med möjlighet att nå flygplatsen inom 90 minuter, vid behov även genom att passera en gräns.

c) Flygplatserna är förbundna med varandra och med den stad eller det tätortsområde som de betjänar genom pålitlig och effektiv kollektivtrafik med täta avgångar.

d) Flygplatserna erbjuder lufttrafikföretag nödvändiga tjänster och skadar inte deras kommersiella möjligheter i onödan.

Alla beslut om att reglera fördelningen av lufttrafik mellan de berörda flygplatserna ska fattas under iakttagande av principerna om proportionalitet och öppenhet och ska grundas på objektiva kriterier.

3. En berörd medlemsstat ska informera kommissionen om sin avsikt att reglera fördelningen av lufttrafik eller att ändra en befintlig regel för lufttrafik.

Kommissionen ska granska tillämpningen av punkterna 1–2 i denna artikel och, inom sex månader efter mottagandet av informationen från medlemsstaterna och i överensstämmelse med förfarandet i artikel 25.2, besluta huruvida medlemsstaten får tillämpa åtgärderna.

Kommissionen ska offentliggöra sitt beslut i *Europeiska unionens officiella tidning* och åtgärderna får inte tillämpas före offentliggörandet av kommissionens godkännande.

4. När det gäller de regler för trafikfördelning som föreligger vid denna förordnings ikraftträdande, ska kommissionen på begäran av en medlemsstat och får kommissionen på eget initiativ pröva en ansökan

▼B

enligt punkterna 1 och 2 och ska i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 avgöra om medlemsstaten får fortsätta att tillämpa åtgärden.

5. Kommissionen ska offentliggöra sina beslut enligt denna artikel i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 20

Miljöåtgärder

1. Vid allvarliga miljöproblem får den ansvariga medlemsstaten begränsa eller förbjuda utövandet av trafikrättigheter, i synnerhet när andra transportsätt erbjuder lämpliga servicenivåer. Åtgärden ska vara icke-diskriminerande, får inte snedvrida konkurrensen mellan lufttrafikföretag och inte vara mer restriktiv än vad som krävs för att lindra problemen och ska ha en begränsad giltighetstid på högst tre år, varefter den ska omprövas.

2. När en medlemsstat anser att en åtgärd enligt punkt 1 är nödvändig, ska den minst tre månader innan åtgärden träder i kraft underrätta övriga medlemsstater och kommissionen och lämna lämplig motivering för åtgärden. Åtgärden får genomföras om inte någon berörd medlemsstat inom en månad efter mottagande av underrättelsen motsätter sig den eller kommissionen tar upp den för ytterligare utredning enligt punkt 3.

3. Kommissionen får i enlighet med förfarandet i artikel 25.2 på begäran av en annan medlemsstat eller på eget initiativ tillfälligt upphäva åtgärderna om de inte uppfyller kraven i punkt 1 eller på annat sätt strider mot gemenskapsrätten.

Artikel 21

Nödåtgärder

1. En medlemsstat får avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter för att lösa plötsligt uppkomna kortvariga problem som uppstått till följd av oförutsebara och oundvikliga omständigheter. Sådana åtgärder ska följa principerna om proportionalitet och öppenhet och ska grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier.

Kommissionen och övriga medlemsstater ska genast underrättas om åtgärderna och erhålla en lämplig motivering för dem. Om de problem som gör åtgärderna nödvändiga består i mer än 14 dagar ska medlemsstaten underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om detta och med kommissionens godkännande får medlemsstaten förlänga åtgärderna i ytterligare perioder om högst 14 dagar.

2. Kommissionen får på begäran av de berörda medlemsstaterna eller på eget initiativ tillfälligt upphäva åtgärderna om de inte uppfyller kraven enligt punkt 1 eller om de på något annat sätt strider mot gemenskapsrätten.

▼M3

Artikel 21a

Nödåtgärder kopplade till covid-19-pandemin

1. Utan hinder av artikel 21 får medlemsstaterna under perioden 1 mars 2020–31 december 2020, utan kommissionens godkännande enligt artikel 21.1, avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter om denna åtgärd är nödvändig för att hantera covid-19-pandemin. Sådana åtgärder ska följa principerna om proportionalitet och öppenhet och ska grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier.

2. Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål informera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om en sådan åtgärd som avses i punkt 1 och dess varaktighet och ge dem en fullgod motivering till varför denna åtgärd krävs. Om medlemsstaten ändrar, tillfälligt upphäver eller drar tillbaka en sådan åtgärd efter det att denna förordning har trätt i kraft, ska den informera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta.

3. Kommissionen får på begäran av någon av de andra berörda medlemsstaterna eller på eget initiativ tillfälligt upphäva den åtgärd som avses i punkt 2 om åtgärden inte uppfyller de krav som avses i punkt 1 eller om den på något annat sätt strider mot unionsrätten.

4. Om kommissionen, på grundval av bästa vetenskapliga rön, belägg och uppgifter, såsom uppgifter från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar, som bekräftar att covid-19-pandemin fortsätter, konstaterar att medlemsstaternas avvisningar, begränsningar eller införande av villkor för utövande av trafikrättigheter sannolikt kommer att vara nödvändiga efter den period som avses i punkt 1 i den här artikeln, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra denna förordning genom att förlänga den perioden i enlighet med detta konstaterande.

5. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som avses i punkt 4. Kommissionen ska utifrån tillgänglig information lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. Vid behov ska kommissionen så snart som möjligt anta den delegerade akt som avses i punkt 4.

6. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.

▼B

KAPITEL IV

BESTÄMMELSER OM PRISSÄTTNING

Artikel 22

Fri prissättning

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16.1, får EG-lufttrafikföretag och, på grundval av ömsesidighet, lufttrafikföretag från tredjeländer, fritt sätta sina passagerarpriser och fraktpriser för lufttrafik inom gemenskapen.

▼B

2. Utan hinder av bestämmelserna i bilaterala avtal mellan medlemsstater, får medlemsstaterna inte tillämpa diskriminering på grundval av lufttrafikföretags nationalitet eller identitet när EG-lufttrafikföretag tillåts att sätta passagerarpriser och fraktpriser för lufttrafik mellan medlemsstaternas territorier och ett tredjeland. Härmed upphävs alla kvarvarande begränsningar av prissättning, inbegripet för flyglinjer till tredjeländer, vilka härrör från bilaterala avtal mellan medlemsstater.

Artikel 23

Information och icke-diskriminering

1. De passagerarpriser och fraktpriser som är tillgängliga för allmänheten ska innehålla tillämpliga villkor när de erbjuds eller offentliggörs i någon form, inbegripet på Internet, för lufttrafik från en flygplats som befinner sig på en medlemsstats territorium och på vilken fördraget är tillämpligt. Det slutliga pris som ska betalas ska alltid anges och ska innehålla gällande passagerarpris eller fraktpris samt alla tillämpliga skatter och avgifter, tilläggsavgifter och arvoden som är oundvikliga och förutsebara vid tidpunkten för offentliggörandet. Förutom slutpriset ska minst anges

a) passagerarpris eller fraktpris,

b) skatter,

c) flygplatsavgifter, och

d) andra avgifter, tilläggsavgifter eller arvoden, exempelvis sådana som har samband med luftfartsskydd eller bränsle,

om avgifterna i b, c och d har lagts till passagerarpriset eller fraktpriset. Valfria pristillägg ska anges klart, öppet och otvetydigt i början av varje bokningsprocess och kunden ska aktivt markera sitt godkännande av dem.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16.1 ska tillgång till de passagerarpriser och fraktpriser som är tillgängliga för allmänheten för lufttrafik från en flygplats som befinner sig på en medlemsstats territorium och på vilken fördraget är tillämpligt, ges utan någon diskriminering på grundval av kunders nationalitet eller bosättningsort, eller på grundval av lufttrafikföretagsombudets eller annan biljettförsäljares etableringsort inom gemenskapen.

Artikel 24

Sanktioner

Medlemsstaterna ska säkerställa efterlevnad av reglerna i detta kapitel och fastställa sanktioner för överträdelser av dem. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

▼M3

KAPITEL IVa

TILLFÄLLIGA REGLER OM MARKTJÄNSTER

Artikel 24a

1. Genom undantag från artikel 11.1 d i rådets direktiv 96/67/EG ([1]) får kontrakt med eller tillstånd som utfärdats till leverantörer av marktjänster som valts ut på grundval av det förfarande som föreskrivs i artikel 11.1 i det direktivet, vilka löper ut under perioden från och med den 28 maj 2020 till och med den 31 december 2021, förlängas till och med den 31 december 2022.

2. Genom undantag från artikel 11.1 e i direktiv 96/67/EG, under perioden 1 mars 2020–31 december 2020, får flygplatsens ledningsenhet eller den behöriga myndigheten i medlemsstaten välja en leverantör av marktjänster direkt som ska tillhandahålla tjänsterna under högst sex månader eller under en period fram till och med den 31 december 2020, beroende på vilken period som är längst, när en leverantör av marktjänster upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken leverantören valts ut.

3. Om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, konstaterar att minskningen av trafikvolymen jämfört med nivån under motsvarande period 2019 består och sannolikt kommer att bestå, att denna situation är ett resultat av covid-19-pandemins effekter, och att den leder till avbrott i tillhandahållandet av marktjänster eller till svårigheter att få tillgång till finansiering för leverantörer av marktjänster på flygplatser inom unionen, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra denna förordning genom att förlänga de perioder som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln i enlighet med detta konstaterande.

4. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som anges i punkt 3. Kommissionen ska utifrån den information den har tillgång till lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. Vid behov ska kommissionen anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 3 så snart som möjligt.

5. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.

▼B

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 25

Kommitté

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.

([1]) Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

▼B

2. När det hänvisas till denna punkt, ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

▼M3

Artikel 25a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9.1b, 21a.4 och 24a.3 ska ges till kommissionen för en period på ett år från och med den 28 maj 2020.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9.1b, 21a.4 och 24a.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 9.1b, 21a.4 och 24a.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 25b

Skyndsamt förfarande

1. Delegerade akter som antas enligt denna artikel ska träda i kraft utan dröjsmål och ska tillämpas så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Delgivningen av en delegerad akt till Europaparlamentet och rådet ska innehålla en motivering till varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.

2. Såväl Europaparlamentet som rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25a. I ett sådant fall ska kommissionen upphäva akten omedelbart efter det att Europaparlamentet eller rådet har delgett den sitt beslut om att invända.

▼B

Artikel 26

Samarbete och rätt att erhålla information

1. Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta vid tillämpningen och övervakningen av tillämpningen av denna förordning.

2. För att fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning får kommissionen inhämta all nödvändig information från medlemsstaterna, som också ska underlätta tillhandahållandet av information från de lufttrafikföretag som deras behöriga tillståndsmyndigheter har utfärdat tillstånd för.

3. Medlemsstaterna ska, i enlighet med sin nationella lagstiftning, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa konfidentialitet för den information som de erhåller enligt den här förordningen.

Artikel 27

Upphävande

Förordningarna (EEG) nr 2407/92, (EEG) nr 2408/92 och (EEG) nr 2409/92 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till de upphävda förordningarna ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 28

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

UPPGIFTER SOM SKA TILLHANDAHÅLLAS ENLIGT ARTIKLARNA 5 OCH 8

1. Uppgifter som ska lämnas av företag som ansöker om licens för första gången i fråga om deras ekonomiska ställning.

1.1 Den senaste interna driftredovisningen och, om sådana finns, reviderade räkenskaper för det föregående räkenskapsåret.

1.2 Budgeterad balansräkning med beräknade resultat för de kommande tre åren.

1.3 Underlaget för budgeterade utgifter och inkomster gällande poster såsom bränsle, passagerar- och fraktpriser, löner, underhåll, avskrivningar, valutakursförändringar, flygplatsavgifter, avgifter för flygtrafiktjänster, kostnader för marktjänster, försäkring osv. Trafik/intäktsprognoser.

1.4 Utförliga uppgifter om initialkostnader under perioden mellan inlämnandet av ansökningen och driftstarten samt en redogörelse för hur dessa kostnader ska finansieras.

1.5 Utförliga uppgifter om nuvarande och planerade finansieringskällor.

1.6 Utförliga uppgifter om aktieägare med angivande av nationalitet och planerat aktieslag samt om bolagsordningen. Om företaget ingår i en företagsgrupp ska information om förhållandet mellan företagen lämnas.

1.7 Budgeterad kassaflödesanalys och likviditetsplanering för de tre första verksamhetsåren.

1.8 Utförliga uppgifter om finansieringen av köp eller leasing av luftfartyg med, i fråga om leasing, angivande av avtalsvillkoren.

2. Uppgifter för bedömning av den fortsatta ekonomiska ställningen som ska lämnas av företag som innehar ett tillstånd och planerar en struktur- eller verksamhetsförändring som påtagligt påverkar dess finansiella situation.

2.1 Vid behov den senaste interna balansräkningen och reviderade räkenskaper från det föregående räkenskapsåret.

2.2 Utförliga och exakta uppgifter om alla föreslagna förändringar, till exempel förändring av trafikslag, föreslagna förvärv eller sammanslagningar, förändringar av aktiekapitalet, förändringar i fråga om aktieägare osv.

2.3 Budgeterad balansräkning med resultaträkning för innevarande räkenskapsår med uppgift om alla föreslagna struktur- eller verksamhetsförändringar som påtagligt påverkar företagets finansiella situation.

2.4 Uppgifter om tidigare och budgeterade utgifter och inkomster gällande poster såsom bränsle, passagerar- och fraktpriser, löner, underhåll, avskrivningar, valutakursförändringar, flygplatsavgifter, avgifter för flygtrafiktjänster, kostnader för marktjänster, försäkring osv. Trafik/intäktsprognoser.

2.5 Kassaflödesanalys och likviditetsplanering för det kommande året med uppgifter om alla föreslagna struktur- eller verksamhetsförändringar som påtagligt påverkar företagets finansiella situation.

▼B

2.6 Utförliga uppgifter om finansieringen av köp eller leasing av luftfartyg med, i fråga om leasing, angivande av avtalsvillkoren.

3. Uppgifter för bedömning av den fortsatta ekonomiska ställningen som ska lämnas av företag som redan innehar licens.

3.1 Reviderade räkenskaper senast sex månader efter sista dagen för det berörda räkenskapsåret, såvida inget annat föreskrivs i nationell lagstiftning, och vid behov den senaste interna balansräkningen.

3.2 Budgeterad balansräkning med resultaträkning för det kommande året.

3.3 Uppgifter om tidigare och budgeterade utgifter och inkomster gällande poster såsom bränsle, passagerar- och fraktpriser, löner, underhåll, avskrivningar, valutakursförändringar, flygplatsavgifter, avgifter för flygtrafiktjänster, kostnader för marktjänster, försäkring osv. Trafik/intäktsprognoser.

3.4 Kassaflödesanalys och likviditetsplanering för det kommande året.

▼B

BILAGA II

JÄMFÖRELSETABELL

(som avses i artikel 27)

Förordning (EEG) nr 2407/92	Den här förordningen
Artikel 1.1	Artikel 1
Artikel 1.2	Artikel 3.3
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3.1	Artikel 3.2
Artikel 3.2	Artikel 3.1 andra stycket
Artikel 3.3	Artikel 3.1 första stycket
Artikel 4.1	Artikel 4
Artikel 4.2	Artikel 4 f
Artikel 4.3	—
Artikel 4.4	Artikel 4 f
Artikel 4.5	Artikel 8.1 andra stycket
Artikel 5.1	Artikel 5.1
Artikel 5.2	Artikel 5.2
Artikel 5.3	Artikel 8.5
Artikel 5.4	Artikel 8.6
Artikel 5.5	Artikel 9.1
Artikel 5.6	Artikel 8.4
Artikel 5.7	Artikel 5.3 och artikel 8.8
Artikel 6	Artikel 7
Artikel 7	Artikel 11
Artikel 8.1	Artikel 4c
Artikel 8.2	Artikel 12.1
Artikel 8.3	Artikel 13.2 och 13.3
Artikel 8.4	Artikel 12.2
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10.1	Artikel 13.2 och 13.3
Artikel 10.2	Artikel 13.2 och 13.3
Artikel 11.1	Artikel 8.1
Artikel 11.2	Artikel 8.3
Artikel 11.3	Artikel 8.7

▼B

Förordning (EEG) nr 2407/92	Den här förordningen
Artikel 12	Artikel 9.2 –9.6
Artikel 13.1	Artikel 10.2
Artikel 13.2	Artikel 10.1
Artikel 13.3	—
Artikel 13.4	Artikel 10.3
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	—
Artikel 18.1	Artikel 26.1
Artikel 18.2	Artikel 26.3
Artikel 19	—
BILAGA	BILAGA I

Förordning (EEG) nr 2408/92	Den här förordningen
Artikel 1.1	Artikel 1
Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 1.3	—
Artikel 1.4	—
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3.1	Artikel 15.1 och 15.2
Artikel 3.2	—
Artikel 3.3	—
Artikel 3.4	—
Artikel 4.1 a	Artikel 16.1
Artikel 4.1 b	Artikel 16.3
Artikel 4.1 c	Artikel 16.2
Artikel 4.1 d	Artikel 16.9
—	Artikel 17.1
—	Artikel 17.2
—	Artikel 17.4
—	Artikel 17.5
—	Artikel 17.6
Artikel 4.1 e	Artikel 17.3
Artikel 4.1 f	Artikel 17.7
Artikel 4.1 g	—
Artikel 4.1 h	Artikel 17.8
—	Artikel 17.9
—	Artikel 17.10
Artikel 4.1 i	Artikel 18.1
Artikel 4.1 j	Artikel 16.7

▼B

Förordning (EEG) nr 2408/92	Den här förordningen
Artikel 4.1 k	—
Artikel 4.2	—
Artikel 4.3	Artikel 18.2
Artikel 4.4	—
Artikel 5	—
Artikel 6.1 och 6.2	—
Artikel 7	Artikel 15.4 och 15.5
Artikel 8.1	Artikel 19.2
Artikel 8.2	Artikel 19.1
Artikel 8.3	Artikel 19.3
Artikel 8.4	—
Artikel 8.5	—
Artikel 9.1	Artikel 20.1
Artikel 9.2	Artikel 20.1
Artikel 9.3	Artikel 20.2
Artikel 9.4	Artikel 20.3
Artikel 9.5	Artikel 22.1
Artikel 9.6	Artikel 22.2
Artikel 9.7	—
Artikel 9.8	—
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 25
Artikel 12.1	Artikel 26.2
Artikel 12.2	—
Artikel 13	—
Artikel 14.1	Artikel 26.1
Artikel 14.2	Artikel 26.3
Artikel 15	—
Artikel 16	—
BILAGA I	—
BILAGA II	—
BILAGA III	—
—	BILAGA II

Förordning (EEG) nr 2409/92	Den här förordningen
Artikel 1.1	Artikel 1
Artikel 1.2	Artikel 21.1
Artikel 1.3	—
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 23
Artikel 5.1	Artikel 22

▼B

Förordning (EEG) nr 2409/92	Den här förordningen
Artikel 5.2	—
Artikel 5.3	—
Artikel 5.4	—
Artikel 6	—
Artikel 7	—
Artikel 8	—
Artikel 9	—
Artikel 10.1	Artikel 26.1
Artikel 10.2	Artikel 26.3
Artikel 11	—
Artikel 12	—
—	Artikel 27
—	Artikel 28