



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.7.2006
COM(2006) 396 definitief

2006/0130 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten in de
Gemeenschap
(herschikking)**

(door de Commissie ingediend)

{SEK(2006) 943}

{SEK(2006) 976}

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Het liberaliseringskader dat gevormd wordt door de Verordeningen (EEG) nrs. 2407/92, 2408/92 en 2409/92 – het zogenaamde "derde pakket" van de interne luchtvaartmarkt - heeft ertoe bijgedragen dat de luchtvervoersdiensten efficiënter en goedkoper zijn geworden. Het afgelopen decennium is echter duidelijk geworden dat sommige maatregelen van het derde pakket ofwel slecht worden toegepast, ofwel moeten worden verduidelijkt of herzien. Aangezien de drie verordeningen in de lidstaten verschillend worden toegepast en geïnterpreteerd en er behoefte is aan verduidelijking, moeten deze verordeningen worden herzien om te garanderen dat alle EU-luchtvaartmaatschappijen over gelijke kansen beschikken. Het doel van de herziening van het derde pakket is de marktefficiëntie te vergroten en de veiligheid van de luchtdiensten en de bescherming van de passagiers te verbeteren.

- **Algemene context**

Op 23 juli 1992 zijn drie verordeningen van de Raad aangenomen: Verordeningen nrs. 2407/92, 2408/92 en 2409/92, het zogenaamde "derde luchtvaartpakket"; dit was de laatste fase van de liberalisering van het luchtvervoer in de Gemeenschap. Ze werd voorafgegaan door het "eerste pakket", dat in december 1987 is aangenomen, en het "tweede pakket", dat van juni 1990 dateert.

Nu, meer dan tien jaar na de inwerkingtreding van het derde pakket, is het duidelijk dat het een zeer belangrijke rol heeft gespeeld: het heeft een nooit eerder geziene expansie van het luchtvervoer in Europa mogelijk gemaakt. Traditionele monopolies zijn doorbroken, intracommunautaire cabotage is mogelijk geworden en de intensievere concurrentie op alle markten speelt in het voordeel van de consument.

Ondanks deze successen kampen de meeste communautaire luchtvaartmaatschappijen nog steeds met overcapaciteit en met een te grote fragmentering van de markt. Het feit dat het derde pakket niet consequent wordt toegepast in alle lidstaten en dat nog steeds niet alle beperkingen op intracommunautaire luchtdiensten zijn opgeheven, heeft bepaalde gevolgen:

- o geen gelijke kansen: de marktefficiëntie heeft te lijden onder concurrentievervalsing (bv. de eisen voor het verkrijgen van een exploitatievergunning worden niet overal op dezelfde wijze toegepast; discriminatie tussen EU-maatschappijen op basis van nationaliteit; discriminerende behandeling met betrekking tot routes naar derde landen enz.);
- o de regels voor wet-leasing (leasing met bemanning) van luchtvaartuigen van derde landen worden niet consequent toegepast, met verstoring van de concurrentie en sociale implicaties tot gevolg;
- o door het gebrek aan prijstransparantie of door discriminerende praktijken op

basis van verblijfplaats kunnen passagiers niet volledig profijt trekken van de interne markt.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Het doel van het voorstel is Verordeningen (EEG) nrs. 2407/92, 2408/92 en 2409/92 te herzien en te consolideren.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU**

Het voorstel versterkt de interne markt omdat het de marktconsolidering bevordert en zo de Europese luchtvaartmaatschappijen in staat stelt de concurrentie aan te gaan met hun internationale sectorgenoten. Het voorstelt verhoogt het concurrentievermogen van Europa, één van de Lissabondoelstellingen.

Bijzondere aandacht is besteed aan de vereenvoudiging en consolidering van de inhoud van Verordeningen (EEG) nrs. 2407/92, 2408/92 en 2409/92, overeenkomstig de belofte van de Commissie om het acquis te vereenvoudigen, bij te werken en in omvang te beperken.

Sommige van de voorgestelde wijzigingen kunnen een invloed hebben op het milieu. Er zij aan herinnerd dat de invloed op het milieu al het voorwerp vormt van afzonderlijke initiatieven van de Commissie, in het kader van de strategie voor duurzame ontwikkeling en het Europese programma inzake klimaatverandering (zie ook "Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen", Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, COM(2005) 459 van 27 september 2005).

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Dit voorstel werd voorafgegaan door een publieke raadpleging die tot doel had zoveel mogelijk commentaren en suggesties van betrokken individuen en organen te verzamelen. De Commissie heeft 56 bijdragen ontvangen van nationale autoriteiten, internationale organisaties, luchtvaartmaatschappijen en hun belangenorganisaties, luchthavens en organisaties die werknemers uit de luchtvaartsector of gebruikers van luchtvervoer vertegenwoordigen.

Op 26 februari 2004 heeft in Brussel een overlegvergadering met belanghebbenden plaatsgevonden. Deze vergadering werd bijgewoond door delegaties van 11 lidstaten en van 11 organisaties die luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, touroperators en werknemers uit de luchtvaartsector vertegenwoordigen.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

De meerderheid van de respondenten is tevreden met de huidige regelgeving, maar

geeft toe dat er enkele wijzigingen nodig zijn en dat inspanningen moeten worden gedaan om de regelgeving te harmoniseren. Dit kan bijvoorbeeld door de teksten gedetailleerder te maken of door richtsnoeren op te stellen. De modernisering en vereenvoudiging van de teksten en het schrappen van bepalingen die nodig waren in 1992 maar ondertussen verouderd zijn, kan op de steun van de respondenten rekenen.

In Verordening (EEG) nr. 2407/92 moeten de bepalingen over het toezicht op de financiële levensvatbaarheid van luchtvaartmaatschappijen gedetailleerder worden uitgewerkt en moeten strengere eisen voor het leasen van luchtvaartuigen worden opgenomen.

Wat Verordening (EEG) nr. 2408/1992 betreft, benadrukken de meeste respondenten dat de betrekkingen met derde landen in specifieke overeenkomsten en verordeningen moeten worden vastgelegd. Er bestaat een algemene consensus over de behoefte aan vereenvoudiging van de procedure voor het naleven van openbaredienstverplichtingen, maar een aanzienlijk aantal luchtvaartmaatschappijen benadrukt dat overmatig gebruik van openbare-dienstverlichtingen tot concurrentieverstoring kan leiden. De meeste respondenten zijn voorstander van een verduidelijking van de regels inzake verkeersspreiding tussen luchthavens en vragen dat objectieve criteria worden opgesteld.

Wat Verordening (EEG) nr. 2409/92 betreft, zijn de luchtvaartmaatschappijen gekant tegen alles wat de vrije vaststelling van tarieven, zoals vastgelegd in de concurrentiewetgeving en in de controlemaatregelen van Verordening 2409/92, in het gedrang kan brengen. Sommige nationale en regionale autoriteiten en gebruikersorganisaties lijken echter bereid om maatregelen te nemen om de transparantie te vergroten en alle Europeanen ook echt toegang te bieden tot de luchtvaarttarieven die in de Unie worden aangeboden.

Tijdens de voorbereiding van de voorgestelde herziening is zorgvuldig rekening gehouden met alle commentaren die tijdens het raadplegingsproces zijn ontvangen. De resultaten van de raadpleging zijn verwerkt in de effectbeoordeling. Deze effectbeoordeling is tussen december 2004 en oktober 2005 op contractuele basis uitgevoerd door een externe consultant.

Van 17.3.2003 tot 30.9.2003 heeft via internet een openbare raadpleging plaatsgevonden. De Commissie heeft 56 reacties ontvangen. De resultaten kunnen worden geraadpleegd op http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

De herziening van het derde pakket heeft niet tot doel het rechtskader radicaal te wijzigen, maar wel een aantal wijzigingen aan te brengen om de vastgestelde problemen op te lossen. Alle voorstellen die te sterk afwijken van het bestaande rechtskader, zoals de oprichting van een communautaire vergunningverlenende autoriteit, zijn al tijdens het raadplegingsproces verworpen. We hebben daarom de optie "niet wijzigen" afgewogen tegen de optie "wijzigen", waarbij de laatste bestaat

uit een reeks maatregelen om de tijdens de analyse van het derde pakket vastgestelde problemen rechtstreeks aan te pakken:

1. De optie "niet wijzigen" betekent dat de drie verordeningen die samen het derde pakket van de interne luchtvaartmarkt vormen, niet worden aangepast. De bovenvermelde problemen die voortvloeien uit de inconsequente toepassing van de verordeningen van het derde pakket zullen blijven voortbestaan of zelfs verergeren als de wetgeving niet wordt gewijzigd.

2. De optie "wijzigen" betekent dat in het derde pakket een reeks wijzigingen wordt aangebracht om de homogene en daadwerkelijke toepassing van de regels te garanderen. Uit de effectbeoordeling is gebleken dat deze wijzigingen tegemoet komen aan het vooropgestelde doel, dat ze positieve economische en sociale gevolgen hebben en dat de milieukosten bijzonder beperkt zijn.

De Commissie heeft de in het werkprogramma vermelde effectbeoordeling uitgevoerd en bij dit voorstel gevoegd.

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

De ontwerpverordening garandeert dat de communautaire wetgeving voor de interne luchtvaartmarkt op efficiënte en homogene wijze wordt toegepast via strengere en precieuzere toepassingscriteria (bv. voor exploitatievergunningen, leasing van luchtvaartuigen, openbardienstverplichtingen en verkeersverdelingsregels). De ontwerp-verordening versterkt ook de interne markt door de nog bestaande beperkingen op het verlenen van luchtvaartdiensten, die voortvloeien uit oude bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten, op te heffen en door de Gemeenschap het recht te verlenen met derde landen te onderhandelen over intra-communautaire verkeersrechten. Ze versterkt ook de consumentenrechten door prijstransparantie te bevorderen en discriminatie te bestrijden.

Het voorstel vereenvoudigt en consolideert de wetgeving door verouderde delen uit het derde pakket te schrappen en de tekst waar nodig te verduidelijken. De drie verordeningen van het derde pakket worden geconsolideerd tot één tekst.

- **Rechtsgrondslag**

Deze ontwerpverordening tot intrekking van de Verordeningen (EEG) nrs. 2407/92, 2408/92 en 2409/92 is gebaseerd op artikel 80, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

- Uit de ervaring met het derde pakket wetgeving over de interne luchtvaartmarkt is gebleken dat die wetgeving niet in alle lidstaten op dezelfde wijze wordt geïnterpreteerd en toegepast. Hierdoor genieten niet alle communautaire luchtvaartmaatschappijen dezelfde kansen. Gezien het internationale karakter van de luchtvaart kunnen deze problemen niet op het niveau van de lidstaten worden opgelost.

- De niet-homogene toepassing van het derde pakket leidt tot concurrentievervalsing op de interne luchtvaartmarkt omdat luchtvaartmaatschappij uit verschillende lidstaten hun activiteiten niet onder dezelfde voorwaarden uitoefenen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

- Een homogener toepassing van het derde pakket kan het beste worden bereikt door de regels op Gemeenschapsniveau te verduidelijken en te specificeren.

- Sommige hinderpalen voor het vrij verlenen van luchtvaartdiensten moeten uit de Gemeenschapswetgeving worden verwijderd.

- Gezien het transnationale karakter van de vastgestelde problemen kunnen ze alleen op het niveau van de Unie worden opgelost.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

• **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

- De voorgestelde herziening van het derde pakket laat de ruimte die de lidstaten hebben om nationale beslissingen te nemen grotendeels ongewijzigd maar draagt bij tot een homogener interpretatie van de Gemeenschapswetgeving. Alleen in precieze gevallen, namelijk als het risico groot is dat nationale beslissingen tot marktverstoring leiden, krijgt de Gemeenschap meer mogelijkheden om in te grijpen.

- Aangezien het voorstel een strenger toezicht op exploitatievergunningen voorschrijft, kunnen de administratieve lasten voor sommige lidstaten toenemen. Wat de andere aspecten van het voorstel betreft, blijven deze lasten evenwel ongewijzigd of nemen ze zelfs af (bv. openbardienstverplichtingen).

• **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrumenten: verordening.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn.

Een verordening is het meest aangewezen instrument omdat:

- het voorstel betrekking heeft op de herziening van drie bestaande verordeningen;

- het voorstel tot doel heeft een homogener toepassing van de

Gemeenschapswetgeving inzake de interne luchtvaartmarkt te garanderen.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Vereenvoudiging**

Het voorstel voorziet in vereenvoudiging van wetgeving.

In dit voorstel zijn verouderde maatregelen geschrapt en zijn de inhoud, de presentatie en de formulering van de verordeningen, voorzover mogelijk, herzien teneinde ze beter begrijpelijk te maken en dubbelzinnige interpretaties te voorkomen. Bovendien zijn de drie herziene verordeningen geconsolideerd tot één tekst.

Het voorstel is opgenomen in het programma van de Commissie voor de modernisering en vereenvoudiging van het *acquis communautaire* en in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie, onder referentie 2002/TREN/28.

- **Intrekking van bestaande wetgeving**

De vaststelling van het voorstel heeft de intrekking van bestaande wetgeving tot gevolg.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

- **Nadere uitleg van het voorstel**

1. Strengere eisen voor het afgeven en intrekken van exploitatievergunningen

De strengheid waarmee de financiële gezondheid van luchtvaartmaatschappijen wordt gecontroleerd, hangt af van de lidstaat die de vergunning heeft afgegeven. Er is dus niet altijd sprake van gelijke kansen voor luchtvaartmaatschappijen uit verschillende lidstaten; bovendien vertraagt dit de consolidering van de markt. De voortzetting van de activiteiten van financieel kwetsbare luchtvaartmaatschappijen brengt, naast de financiële risico's die klanten lopen wanneer dergelijke maatschappijen failliet gaan, ook veiligheidsrisico's met zich mee.

Dit voorstel verplicht de lidstaten strenger toezicht te houden op de exploitatievergunningen en deze te schorsen of in te trekken als de voorschriften van de verordening niet meer worden nageleefd (artikelen 5 tot en met 10). De Commissie krijgt het recht exploitatievergunningen in te trekken (artikel 14), voor het geval de lidstaten zouden verzuimen dit te doen.

Bij de opstelling van het voorstel is rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbreiding van de bevoegdheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van luchtvaart (EASA) op het vlak van toezicht op de veiligheid en/of het afgeven van

vergunningen teneinde te garanderen dat het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen zo efficiënt en consequent mogelijk wordt uitgeoefend.

2. Strengere eisen voor het leasen van luchtvaartuigen (artikel 13)

Wet-leasing van luchtvaartuigen van derde landen verleent de EU-luchtvaartmaatschappijen de nodige flexibiliteit en vergroot de economische efficiëntie van de EU-luchtvaartsector, hetgeen ten goede komt aan de consumenten. De toepassing van de huidige bepalingen van Verordening (EEG) nr. 2407/92 doet echter vragen rijzen bij een aantal sociale aspecten en op veiligheidsgebied. De regels voor leasing (met name wet-leasing, het leasen van luchtvaartuigen met bemanning) en de praktische uitvoering ervan verschillen van lidstaat tot lidstaat.

De veiligheid van geleaste luchtvaartuigen van derde landen wordt niet in alle lidstaten even streng gecontroleerd, waardoor men zich vragen kan stellen bij de veiligheid van die luchtvaartuigen. Het feit dat in sommige gevallen op regelmatige basis gebruik wordt gemaakt van wet-leasing van derde landen geeft ook aanleiding tot ongerustheid over mogelijke nadelige sociale gevolgen.

Het voorstel legt dan ook strengere eisen op om het risico van nadelige sociale gevolgen tot een minimum te beperken en om de veiligheid te vergroten. In het voorstel wordt benadrukt dat de bevoegde vergunningverlenende autoriteit pas toestemming voor een leasingovereenkomst mag verlenen wanneer zij kan bevestigen dat voldaan is aan veiligheidseisen die gelijkwaardig zijn aan die welke in de Gemeenschap gelden. Het leasen van luchtvaartuigen die in derde landen zijn geregistreerd is alleen toegestaan in uitzonderlijke gevallen en voor een maximumduur van zes maanden die slechts één keer kan worden verlengd met een tweede niet-openvolgende periode van maximum zes maanden.

3. Verduidelijking van de regels die van toepassing zijn op openbardienstverplichtingen (artikelen 16, 17 en 18).

De regels voor openbardienstverplichtingen zijn herzien om de administratieve lasten te verminderen, om te voorkomen dat teveel gebruik wordt gemaakt van dergelijke verplichtingen en om meer kandidaten voor de aanbestedingsprocedures aan te trekken. De bekendmakingsverplichtingen zijn gewijzigd: het volstaat voortaan een korte bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie te publiceren.

Om te voorkomen dat teveel gebruik wordt gemaakt van openbardienstverplichtingen kan de Commissie in individuele gevallen verlangen dat een economisch verslag wordt opgesteld waarin de context van de openbardienstverplichting wordt toegelicht; dergelijke verplichtingen moeten bijzonder zorgvuldig worden beoordeeld wanneer ze worden opgelegd op routes die ook worden bediend door spoorwegverbindingen met een reistijd van minder dan drie uur. De maximale concessieperiode in de aanbestedingsprocedures is verlengd van drie tot vier jaar (vijf jaar in het geval van ultraperifere regio's). De aanbestedingsprocedure voor de vernieuwing van een concessie moet minstens zes maanden van tevoren worden opgestart om zorgvuldig te kunnen beoordelen of de beperkte toegang tot de route nog steeds nodig is.

Bovendien wordt een noodprocedure ingevoerd om plotse onderbrekingen van de dienstverlening op routes met een openbardienstverplichting op te vangen.

Als de voorgestelde verordening bij de goedkeuring garanties van transparantie, non-discriminatie en evenredigheid bevat die gelijkwaardig zijn aan die welke door de Commissie zijn voorgesteld in haar voorstel betreffende de vaststelling en toekenning van compensaties voor openbare dienstverplichtingen, zal de Commissie, op basis van artikel 86, lid 3, uiterlijk op het ogenblik van de inwerkingtreding van de verordening een bindend besluit goedkeuren waarbij compensaties die als staatssteun kunnen worden beschouwd verenigbaar met de verordening worden verklaard en worden vrijgesteld van kennisgeving, teneinde de exploitanten rechtszekerheid te verschaffen met betrekking tot overeenkomstig deze verordening toegekende compensaties voor de uitvoering van openbare dienstverplichtingen. Dat besluit kan de vorm aannemen van een bijwerking van de beschikking van de Commissie van 28 november 2005 (PB L 312 van 29.11.2005), waarbij een verwijzing naar deze nieuwe verordening in de beschikking wordt ingevoegd en het toepassingsgebied van de beschikking wordt uitgebreid naar alle compensaties voor openbare dienstverplichtingen die overeenkomstig deze verordening aan luchtvaartmaatschappijen worden toegekend.

4. Het verwijderen van tegenstrijdigheden tussen de interne luchtvaartmarkt en diensten naar derde landen (artikelen 15 en 22)

De betrekkingen met derde landen worden in het voorstel alleen behandeld voorzover er een direct verband is met de bepalingen van het derde pakket. Daarbij wordt rekening gehouden met de opmerkingen die tijdens het raadplegingsproces zijn gemaakt.

Om de samenhang tussen de interne markt en de externe aspecten daarvan, zoals het gemeenschappelijk Europees luchtruim, te waarborgen, moet de toegang tot de intracommunautaire markt voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen op coherente wijze worden geregeld via onderhandelingen op gemeenschapsniveau. De Europese Gemeenschappen zijn derhalve verantwoordelijk voor het voeren van onderhandelingen met derde landen over intracommunautaire verkeersrechten.

De resterende beperkingen uit hoofde van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten worden opgeheven om te garanderen dat communautaire luchtvaartmaatschappijen op niet-discriminerende wijze tewerk gaan bij de codesharing en prijsstelling voor routes naar derde landen die punten in andere lidstaten dan hun eigen lidstaat omvatten.

5. Verduidelijking van de regels voor verdeling van het verkeer tussen luchthavens (artikel 19)

De huidige procedure in twee fasen – eerst het opstellen van een luchthavensysteem en dan de vaststelling van de verkeersverdelingsregels - wordt vervangen door een procedure in één fase waarbij het concept van een "luchthavensysteem" wordt opgegeven: de lidstaten mogen voortaan verkeersverdelingsregels vaststellen voor luchthavens die samen de luchtverbindingen van dezelfde stad of agglomeratie verzorgen, mits de Commissie daar vooraf toestemming voor heeft verleend (na raadpleging van het bevoegde comité). Luchthavens in kwestie moeten ook worden bediend door een adequate vervoersinfrastructuur en moeten via frequent, betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer zijn verbonden met de stad of agglomeratie die ze bedienen.

Het voorstel vermeldt ook dat de verkeersverdelingsregels de beginselen van

evenredigheid en transparantie moeten respecteren en op objectieve criteria gebaseerd moeten zijn. Hiermee wordt bevestigd dat de verkeersverdelingsregels niet mogen worden misbruikt om te discrimineren tussen luchtvaartmaatschappijen.

6. Bevordering van prijstransparantie voor passagiers en eerlijk prijsgedrag

De bekendmaking van tarieven exclusief taksen, heffingen en zelfs brandstoftoeslagen is uitgegroeid tot een wijdverspreide praktijk die ten koste gaat van de prijstransparantie. Onvoldoende prijstransparantie leidt tot concurrentievervalsing en dus tot gemiddeld hogere tarieven voor de consument. De Commissie stoot ook nog steeds op gevallen van discriminatie op basis van de verblijfplaats van de passagier.

Volgens het voorstel moeten luchtvaarttarieven alle toepasselijke taksen, heffingen en vergoedingen omvatten en moeten de luchtvaartmaatschappijen het publiek uitgebreide informatie verschaffen over hun tarieven en voorwaarden (artikel 2, lid 18, en artikel 24, lid 1).

Bij het vaststellen van luchtvaarttarieven mag geen onderscheid worden gemaakt op basis van de verblijfplaats of nationaliteit van de passagier in de Gemeenschap (artikel 24, lid 2). De plaats van vestiging van het reisagentschap mag ook niet bepalen of een passagier al dan niet toegang krijgt tot bepaalde tarieven van een luchtvaartmaatschappij.

Uit de ervaring die is opgedaan met de toepassing van het derde pakket wetgeving over de liberalisering van het luchtvervoer is gebleken dat zich geen enkel geval van marktfalen heeft voorgedaan dat het voortbestaan van specifieke regels inzake luchtvaarttarieven, zoals de maatregelen van artikel 6 van Verordening (EEG) nr. 2409/92, kan rechtvaardigen. In deze context en in het licht van de algemene mededingingsregels worden deze sectorspecifieke maatregelen uit de verordening geschrapt.

| |
|----------------------------------------------|
| ↓ 2407/92 - 2408/92 - 2409/92 (aangepast) |
|----------------------------------------------|

2006/0130 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten in de Gemeenschap

(Voor de EER relevante tekst)

⊗ HET EUROPEES PARLEMENT EN ⊗ DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel ~~84, lid 2~~, ⊗ 80, lid 2 ⊗,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

~~Gezien het advies van het Europees Parlement,~~

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

↓ nieuw

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Er dienen een aantal grondige wijzigingen te worden aangebracht in Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen⁵, Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes⁶ en Verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van 23 juli 1992 inzake tarieven voor luchtdiensten⁷. Voor de duidelijkheid moeten deze verordeningen worden herschikt en geconsolideerd tot één verordening.
- (2) De drie bovenvermelde verordeningen hebben het luchtvervoer in de Gemeenschap geliberaliseerd. Deze liberalisering was weliswaar succesvol op het vlak van groei, concurrentie en tariefverlaging, maar de inconsequente toepassing van de verordeningen in de lidstaten verstoort de werking van de interne luchtvaartmarkt.
- (3) Om te garanderen dat de Gemeenschapswetgeving inzake de interne luchtvaartmarkt efficiënter en coherenter wordt toegepast, moet een reeks wijzigingen worden aangebracht in het huidige wetgevingskader.
- (4) Gezien het mogelijke verband tussen de financiële gezondheid van een luchtvaartmaatschappij en de veiligheid, moet strenger worden toegezien op de financiële situatie van de luchtvaartmaatschappijen.

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

³ PB C van , blz. .

⁴ PB C van , blz. .

⁵ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

⁶ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8. Verordening als laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding

⁷ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 15.

- (5) Gezien het toenemend belang van luchtvaartmaatschappijen met exploitatievestigingen in verschillende lidstaten en de behoefte aan efficiënt toezicht op deze maatschappijen, moet een en dezelfde lidstaat bevoegd zijn voor het toezicht op het Air Operator's Certificate (AOC) en de exploitatievergunning.
- (6) Om te garanderen dat coherent toezicht wordt uitgeoefend op de naleving van de eisen van de exploitatievergunningen van alle communautaire luchtvaartmaatschappijen, moeten de vergunningverlenende autoriteiten regelmatig de financiële situatie van de luchtvaartmaatschappijen onderzoeken. De luchtvaartmaatschappijen moeten daarom voldoende informatie over hun financiële situatie verschaffen, met name tijdens de eerste twee jaren van hun bestaan, want deze periode is van essentieel belang voor het overleven van een luchtvaartmaatschappij op de markt.
- (7) Om de risico's voor de passagiers te beperken, wordt aan communautaire luchtvaartmaatschappijen die niet voldoen aan de eisen voor het behouden van een geldige exploitatievergunning het verbod opgelegd hun activiteiten voort te zetten. In dergelijke gevallen moet de bevoegde vergunningverlenende autoriteit de exploitatievergunning intrekken of opschorten. Als de bevoegde vergunningverlenende autoriteit nalaat dit te doen, moet de Commissie de toestemming krijgen de exploitatievergunning in te trekken of op te schorten om een homogene toepassing van de Gemeenschapswetgeving te waarborgen.
- (8) Om te vermijden dat te veel gebruik wordt gemaakt van leasing van in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen, met name met bemanning (wet-leasing), wordt deze mogelijkheid slechts in buitengewone omstandigheden toegestaan, bijvoorbeeld wanneer er onvoldoende geschikte luchtvaartuigen beschikbaar zijn op de communautaire markt; deze mogelijkheid wordt ook strikt beperkt in de tijd en de geleaste luchtvaartuigen moeten voldoen aan veiligheidsnormen die gelijkwaardig zijn aan die in de Gemeenschapswetgeving.
- (9) Om de veilige en coherente werking van de interne luchtvaartmarkt te garanderen, is het wenselijk dat de Gemeenschap verantwoordelijk is voor het voeren van de onderhandelingen met derde landen over intracommunautaire verkeersrechten. Zo worden mogelijke onverenigbaarheden tussen de interne markt en individuele onderhandelingen door lidstaten voorkomen.
- (10) Om de interne luchtvaartmarkt te vervolledigen, moeten de resterende beperkingen die tussen lidstaten gelden, zoals de beperkingen op codesharing op routes naar derde landen of op de prijsstelling voor routes naar derde landen met tussenstop in een andere lidstaat (vluchten van de zesde vrijheid), worden opgeheven.
- (11) De voorwaarden waaronder openbaredienstverplichtingen mogen worden opgelegd moeten duidelijk en ondubbelzinnig worden vastgesteld en de daarmee samenhangende aanbestedingsprocedures moeten ervoor zorgen dat voldoende gegadigden zich kandidaat stellen voor de aanbestedingen. De Commissie moet in staat zijn zoveel informatie te vergaren als nodig is om de economische motivering van openbaredienstverplichtingen geval per geval te kunnen beoordelen.
- (12) De verkeersverdelingsregels tussen luchthavens die samen de luchtverbindingen van dezelfde stad of agglomeratie verzorgen, moeten worden verduidelijkt en vereenvoudigd.

- (13) Lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om te reageren op plotse problemen ten gevolge van onvoorzienbare en onvermijdbare omstandigheden die het technisch of praktisch bijzonder moeilijk maken om luchtdiensten te verlenen.
- (14) Alle passagiers van een zelfde vlucht moeten toegang krijgen tot hetzelfde tarief, ongeacht hun verblijfplaats in de Gemeenschap, hun nationaliteit en de vestigingsplaats van de reisagentschappen in de Gemeenschap.
- (15) De passagiers moeten in staat worden gesteld om de tarieven van luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk te vergelijken. De gepubliceerde tarieven moeten daarom aangeven hoeveel de passagier in totaal moet betalen, inclusief taksen, heffingen en vergoedingen.
- (16) De maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze verordening moeten worden aangenomen overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁸.
- (17) Aangezien de homogener toepassing van de Gemeenschapswetgeving inzake de interne luchtvaartmarkt wegens het internationale karakter van het luchtvervoer niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (18) Het is daarom noodzakelijk Verordeningen (EEG) nrs. 2407/92, 2408/92 en 2409/92 in te trekken.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

⁸ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Hoofdstuk I: Algemene bepalingen

Artikel 1

Onderwerp

↓ 2407/92 art. 1, lid 1 (aangepast)

~~Deze verordening betreft de voorwaarden voor de verlening en de handhaving van exploitatievergunningen door de Lid-Staten ten aanzien van in de Gemeenschap gevestigde luchtvaartmaatschappijen.~~

↓ 2408/92 art. 1, lid 1

~~Deze verordening betreft de toegang voor geregelde en niet-geregelde luchtdiensten tot routes in de Gemeenschap.~~

↓ 2409/92 art. 1, lid 1 (aangepast)

~~Deze verordening betreft de procedures en criteria voor de vaststelling van tarieven voor luchtdiensten waarbij het vervoer volledig binnen de Gemeenschap plaatsvindt.~~

↓ nieuw

1. Deze verordening regelt de afgifte van vergunningen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen, het recht van communautaire luchtvaartmaatschappijen om luchtdiensten in de Gemeenschap te exploiteren en de prijszetting van luchtdiensten in de Gemeenschap.

↓ 2408/92 art. 1, lid 2 (aangepast)

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

↓ 2408/92 art. 1, lid 3 (aangepast)

3. De toepassing van het bepaalde in ☒ hoofdstuk III van ☒ deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden. De Regeringen van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van die datum in kennis stellen.

↓ 2408/92 art. 1, lid 4 (aangepast)

~~Tot 30 juni 1993 zijn de luchthavens op de Griekse eilanden en op de Atlantische eilanden die de autonome regio der Azoren vormen, van de toepassing van deze verordening vrijgesteld. Tenzij de Raad op voorstel van de Commissie anders besluit, geldt deze vrijstelling daarna voor een tweede periode van vijf jaar, waarna zij nogmaals met vijf jaar kan worden verlengd.~~

↓ 2407/92 art. 2

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

↓ 2407/92 art. 2, onder c)
(aangepast)
⇒ nieuw

- (1) exploitatievergunning: een door de ~~verantwoordelijke Lid-Staat~~ ⇒ bevoegde licentieverlenende autoriteit ⇐ aan een onderneming verleende vergunning waarbij haar wordt toegestaan, al naar gelang van het in de vergunning vermelde, passagiers, post en/of vracht tegen vergoeding door de lucht te vervoeren;

↓ nieuw

- (2) bevoegde licentieverlenende autoriteit: een autoriteit die bevoegd is om een exploitatievergunning overeenkomstig hoofdstuk II te verlenen, te weigeren, in te trekken of op te schorten;

↓ 2407/92 art. 2, onder a)
(aangepast)

- (3) onderneming: iedere natuurlijke persoon, ~~iedere~~ of rechtspersoon met of zonder winstoogmerk, of ieder overheidslichaam met of zonder rechtspersoonlijkheid;
-

↓ 2408/92 art. 2, onder c) en
2409/92 art. 2, onder f)

- (4) luchtdienst: een vlucht of een reeks vluchten waarop tegen betaling passagiers, vracht en/of post worden vervoerd;
-

↓ 2408/92 art. 2, onder e)

- (5) vlucht: vertrek van een bepaalde luchthaven naar een bepaalde luchthaven van bestemming;
-

↓ 2408/92 art. 2, onder k)

- (6) luchthaven: ieder terrein in een lidstaat dat beschikbaar is voor commercieel luchtvervoer;
-

↓ 2407/92 art. 2, onder d)
(aangepast)
⇒ nieuw

- (7) bewijs luchtvaartexploitant, hierna "AOC" (air operator's certificate) te noemen: een door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten aan een onderneming of groep van ondernemingen overeenkomstig de relevante bepalingen van de Gemeenschapswetgeving afgegeven ~~document~~ certificaat waarin wordt verklaard dat de betrokken luchtvaartexploitant beschikt over de beroepsbekwaamheid en organisatie om luchtvaartuigen veilig te exploiteren voor de in dat ~~bewijs~~ certificaat gespecificeerde luchtvaartactiviteiten;
-

↓ 2407/92 art. 2, onder g)

- (8) daadwerkelijke zeggenschap: een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of te zamen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of onrechtstreeks een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:

- (a) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;
- (b) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op het beleid van de onderneming.

↓ 2407/92 art. 2, onder b)

- (9) luchtvaartmaatschappij: een luchtvervoeronderneming met een geldige exploitatievergunning;

↓ 2408/92 art. 2, onder b) en
2409/92 art. 2, onder h)
(aangepast)
⇒ nieuw

- (10) communautaire luchtvaartmaatschappij: een luchtvaartmaatschappij met een geldige, door een Lid-Staat ⇒ bevoegde licentieverlenende autoriteit ⇐ overeenkomstig ~~Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen~~ ☒ hoofdstuk II ☒ afgegeven exploitatievergunning;

↓ 2407/92 art. 2, onder e)
⇒ nieuw

- (11) bedrijfsplan: een gedetailleerde beschrijving van de door de luchtvaartmaatschappij voor de betrokken periode voorgenomen commerciële activiteiten, in het bijzonder gerelateerd aan de ⇒ verwachte ⇐ marktontwikkeling en de uit te voeren investeringen, met inbegrip van de financiële en economische gevolgen van deze activiteiten;

↓ nieuw

- (12) intracommunautaire luchtdienst: een luchtdienst die binnen de Gemeenschap wordt geëxploiteerd;

↓ nieuw

- (13) doortocht: het recht om het grondgebied van de Gemeenschap of van een derde land te overvliegen zonder te landen en om op dat grondgebied te landen voor niet-verkeersgebonden doeleinden;

↓ 2408/92 art. 2, onder f)
(aangepast)

- (14) verkeersrecht: het recht ~~van een luchtvaartmaatschappij om op een luchtdienst~~ een luchtdienst te exploiteren tussen twee communautaire luchthavens ~~passagiers, vracht en/of post te vervoeren;~~

↓ 2408/92 art. 2, onder l)
(aangepast)
⇒ nieuw

- (15) regionale luchthaven: iedere luchthaven die ~~niet op de lijst van "categorie 1-luchthavens" in bijlage I is opgenomen~~ ⇒ minstens aan de criteria van bijlage II beantwoordt ⇐;

↓ 2408/92 art. 2, onder g)

- (16) verkoop uitsluitend vervoer: verkoop rechtstreeks aan het publiek door de luchtvaartmaatschappij of haar erkende agent of door een charteraar van plaatsen op een vliegreis zonder levering van verdere diensten, zoals hotelaccommodatie;

↓ 2408/92 art. 2, onder d)

- (17) geregelde luchtdienst: een reeks vluchten die elk alle volgende kenmerken bezitten:
- (a) zij worden uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het vervoer van passagiers, vracht en/of post tegen vergoeding, op zodanige wijze dat door het publiek voor elke vlucht individueel plaatsen kunnen worden gekocht (rechtstreeks van de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende agenten);
 - (b) zij worden uitgevoerd om het vervoer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:
 - hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
 - hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen.

↓ 2408/92 art. 2, onder n)

- (18) capaciteit: het aantal zitplaatsen dat gedurende een bepaalde periode op een geregelde luchtdienst aan het publiek wordt aangeboden;

↓ 2409/92 art. 2, onder a)
(aangepast)
⇒ nieuw

- (19) passagierstarieven: de in ~~een~~ ☒ euro's ☒ of in lokale valuta uitgedrukte prijzen die passagiers moeten betalen aan luchtvaartmaatschappijen of hun agentschappen voor hun vervoer en voor het vervoer van hun bagage op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere bijkomende aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden ⇒ en inclusief alle toepasselijke taksen, heffingen en vergoedingen ⇐;

↓ 2409/92 art. 2, onder d)
(aangepast)
⇒ nieuw

- (20) ~~vracht~~ ☒ lucht ☒ tarieven: de in ~~een~~ ⇒ euro's ⇐ of in lokale valuta uitgedrukte prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere bijkomende aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden ⇒ en inclusief alle toepasselijke taksen, heffingen en vergoedingen ⇐;

↓ 2408/92 art. 2, onder h) en
2409/92 art. 2, onder i)

- (21) betrokken lidstaat (lidstaten): de lidstaat (lidstaten) waartussen of waarbinnen een luchtdienst wordt onderhouden;

↓ 2408/92 art. 2, onder i) en
2409/92 art. 2, onder j)

- (22) geïnvolveerde lidstaat (lidstaten): de betrokken lidstaat (lidstaten) en de lidstaat (lidstaten) waar de luchtvaartmaatschappij(en) die de luchtdienst verzorgt (verzorgen), een vergunning bezit(ten);

↓ nieuw

- (23) agglomeratie: een stedelijk gebied dat bestaat uit een aantal grote of kleine steden die door de bevolkingstoename en expansie fysiek zijn samengesmolten tot een ononderbroken bebouwd gebied;

↓ 2407/92 art. 2, onder f)
⇒ nieuw

(24) verslag over de bedrijfsvoering: een gedetailleerd overzicht van de inkomsten en uitgaven ⇒ van een luchtvaartmaatschappij ⇐ voor de betrokken periode met uitsplitsing naar met het luchtvervoer verband houdende en andere activiteiten, alsmede naar financiële en niet-financiële elementen;

↓ 2408/92 art. 2, onder m)
(aangepast)

~~luchthavensysteem: twee of meer luchthavens die samen de luchtverbindingen van dezelfde stad of agglomeratie verzorgen, als vermeld in bijlage II;~~

↓ 2409/92 art. 2, onder e)
(aangepast)

~~standaardvrachttarieven: de tarieven die de luchtvaartmaatschappij gewoonlijk aanbiedt, met inbegrip van de normale discounttarieven;~~

↓ 2409/92 art. 2, onder c)
(aangepast)

~~charters tarieven: de in ecu of in lokale valuta uitgedrukte prijzen die passagiers moeten betalen aan charteraars voor diensten die bestaan in of mede bestaan in het vervoer van de passagiers en van hun bagage op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere bijkomende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden;~~

↓ 2409/92 art. 2, onder k)
(aangepast)

~~basistarief: het laagste volledig flexibele tarief dat beschikbaar is voor enkele reis en retour, en dat ten minste in dezelfde mate te koop wordt aangeboden als elk ander voor dezelfde luchtdienst aangeboden volledig flexibel tarief.~~

↓ 2408/92 art. 2, onder o)
(aangepast)

~~openbare dienstverplichting: elke verplichting voor een luchtvaartmaatschappij om, voor elke route waarvoor haar door een Lid Staat een exploitatievergunning is verleend, alle nodige maatregelen te treffen om een luchtdienst te waarborgen die voldoet aan vastgestelde normen~~

~~inzake continuïteit, regelmaat, capaciteit en prijzen, aan welke normen de luchtvaartmaatschappij niet zou voldoen indien zij alleen op haar eigen commerciële belangen zou letten.~~

↓ 2409/92 art. 2, onder b)
(aangepast)

~~plaatstarieven: de in ecu of in lokale valuta uitgedrukte prijzen die charteraars moeten betalen aan luchtvaartmaatschappijen voor het vervoer op luchtdiensten van de charteraar of zijn klanten en hun bagage, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere bijkomende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden;~~

↓ 2408/92 art. 2, onder j)
(aangepast)

~~Staat van registratie: Lid-Staat waarin de onder b) genoemde vergunning is afgegeven;~~

↓ 2407/92 art. 3, lid 3 (aangepast)
⇒ nieuw

Hoofdstuk II: Exploitatievergunning

Artikel 3

⇒ Exploitatievergunning ⇐

- ~~Onverminderd artikel 1, lid 2, mag een in de Gemeenschap gevestigde~~ Een onderneming mag binnen het grondgebied van de Gemeenschap geen passagiers, post en/of vracht tegen vergoeding door de lucht vervoeren binnen de Gemeenschap , tenzij haar de desbetreffende exploitatievergunning is verleend.
-

↓ 2407/92 art. 3, lid 2 (aangepast)

Een onderneming die aan de ~~bij deze verordening~~ in dit hoofdstuk gestelde eisen voldoet, heeft recht op een exploitatievergunning. ~~Deze vergunning verleent op zich geen rechten van toegang tot specifieke routes of markten.~~

↓ 2407/92 art. 3, lid 1 (aangepast)

2. ~~Onverminderd artikel 5, lid 5, De bevoegde licentieverlenende autoriteit verlenen of handhaven de Lid-Staten verleent geen exploitatievergunningen wanneer niet aan de ~~bij deze verordening~~ in dit hoofdstuk gestelde eisen is voldaan.~~

↓ 2407/92 art. 1, lid 2 (aangepast)

3. ~~Het vervoer van passagiers, post en/of vracht door de lucht met een niet door een motor aangedreven luchtvaartuig en/of een met een zeer lichte motor aangedreven luchtvaartuig, evenals lokale vluchten die geen vervoer tussen verschillende luchthavens omvatten, vallen niet onder de bepalingen van deze verordening. Voor deze vormen van exploitatie geldt, in voorkomend geval, het nationale recht inzake exploitatievergunningen, alsmede het communautaire en het nationale recht inzake het bewijs luchtvaartexploitant (AOC). Onverminderd de andere toepasselijke bepalingen van de communautaire, nationale of internationale wetgeving moet voor de volgende categorieën luchtdiensten geen geldige exploitatievergunning worden afgegeven:~~
- (a) ~~luchtdiensten met een niet door een motor aangedreven luchtvaartuig en/of een met een zeer lichte motor aangedreven luchtvaartuig, en~~
- (b) ~~lokale vluchten die geen vervoer tussen verschillende luchthavens omvatten.~~

↓ 2407/92 art. 4, lid 1 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 4

⇒ Voorwaarden voor het verlenen van een exploitatievergunning ⇐

~~Een Lid-Staat De bevoegde vergunningverlenende autoriteit verleent een onderneming slechts een exploitatievergunning indien:~~

- (a) haar ~~hoofdvestiging~~ ⇒ hoofdkantoor ⇐ en, in voorkomend geval, haar statutaire zetel zich in ~~de Lid-Staat~~ ⇒ de Gemeenschap ⇐ bevinden ⇒ en de onderneming het grootste deel van haar exploitatieactiviteiten in de Gemeenschap uitvoert ⇐;
- (b) ⇒ de onderneming houder is van een geldig AOC; ⇐
- (c) ⇒ als de vergunning wordt aangevraagd bij de autoriteit van een lidstaat, het hoofdkantoor en, in voorkomend geval, de statutaire zetel van de onderneming

in die lidstaat zijn gevestigd, de onderneming een aanzienlijk deel van haar exploitatieactiviteiten in die lidstaat uitvoert en, voorzover het AOC door een nationale autoriteit is afgegeven, die zelfde lidstaat verantwoordelijk is voor het toezicht op het AOC; ⇐

- (d) luchtvervoer haar hoofdbedrijf vormt, dat alleen wordt uitgeoefend of in combinatie met enige andere commerciële exploitatie van luchtvaartuigen of met ☒ de ☒ herstelling en ☒ het ☒ onderhoud van luchtvaartuigen.
- (e) ⇨ de bedrijfsstructuur de bevoegde vergunningverlenende autoriteit in staat stelt de bepalingen van dit hoofdstuk toe te passen;
- (f) lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten voor meer dan 50 procent eigenaar zijn van de onderneming en er daadwerkelijk controle over uitoefenen, hetzij direct, hetzij via een of meer tussenbedrijven, tenzij anders is bepaald in een overeenkomst met een derde land waarbij de Gemeenschap partij is;
- (g) ze voldoet aan de financiële voorwaarden van artikel 5;
- (h) ze voldoet aan de verzekeringsvoorwaarden van artikel 11. ⇐

↓ 2407/92 art. 4, lid 2 (aangepast)

~~Onverminderd overeenkomsten en verdragen waarbij de Gemeenschap partij is, moet de onderneming rechtstreeks of door een meerderheidsdeelneming eigendom van Lid-Staten en/of van onderdanen van Lid-Staten zijn en blijven. Die Lid-Staten of onderdanen moeten te allen tijde daadwerkelijk zeggenschap over de onderneming uitoefenen.~~

↓ 2407/92 art. 4, lid 4 (aangepast)

~~Iedere onderneming die rechtstreeks of indirect een controleparticipatie in een luchtvaartmaatschappij heeft, dient aan de voorwaarden van lid 2 te voldoen.~~

↓ 2407/92 art. 4, lid 3 (aangepast)

~~3. a) Niettegenstaande het bepaalde in de leden 2 en 4 behouden de luchtvaartmaatschappijen die reeds in bijlage I bij, respectievelijk, Verordening (EEG) nr. 2343/90 en Verordening (EEG) nr. 294/91 van de Raad van 4 februari 1991 inzake het onderhouden van luchtvaartdiensten tussen Lid-Staten zijn erkend, hun rechten in het kader van de onderhavige verordening en de daarmee verband houdende verordeningen, zolang zij aan de overige, in de onderhavige verordening vervatte verplichtingen voldoen en rechtstreeks of indirect onder de zeggenschap blijven van dezelfde derde landen en/of onderdanen van dezelfde derde landen als die welke deze zeggenschap uitoefenen op het tijdstip dat deze verordening wordt aangenomen. Deze zeggenschap mag evenwel te allen tijde worden overgedragen aan Lid-Staten en/of onderdanen van Lid-Staten.~~

~~b) De mogelijkheid om in het kader van het onder a) bepaalde aandelen te kopen en te verkopen geldt niet voor onderdanen van derde landen die een aanzienlijk belang hebben in een luchtvaartmaatschappij van een derde land.~~

↓ 2407/92 art. 5, lid 1 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 5

⇒ Financiële voorwaarden voor het verlenen van een exploitatievergunning ⇐

1. ~~Een luchtvervoeronderneming die een aanvraag indient en waaraan voor de eerste maal een exploitatievergunning wordt verleend, moet ten genoegen van de bevoegde autoriteiten van de vergunningverlenende Lid Staat kunnen aantonen dat zij:~~ ⇒ De bevoegde vergunningverlenende autoriteit ⇐ gaat zorgvuldig na of een onderneming die voor het eerst een exploitatievergunning aanvraagt, kan aantonen dat ze
 - (a) gedurende een periode van ~~24~~⇒ 36 ⇐ maanden vanaf het begin van de exploitatie te allen tijde haar op realistische onderstellingen gebaseerde, bestaande en potentiële verbintenissen kan nakomen, en
 - (b) gedurende een periode van drie maanden vanaf het begin van de exploitatie haar vaste en bedrijfsuitgaven kan dekken die voortvloeien uit de exploitatie volgens haar bedrijfsplan en die op realistische onderstellingen zijn gebaseerd, zonder dat rekening wordt gehouden met haar inkomsten uit exploitatie.
-

↓ 2407/92 art. 5, lid 2 (aangepast)
⇒ nieuw

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

↓ 2407/92 art. 5, lid 7 (aangepast)
⇒ nieuw

3. Het bepaalde in de leden 1 ~~tot en met 4 en in lid 6~~ en 2 van dit artikel is niet van toepassing op luchtvaartmaatschappijen die uitsluitend vluchten verzorgen met toestellen van minder dan 10 ton maximale startmassa en/of minder dan 20 stoelen.

Deze luchtvaartmaatschappijen moeten te allen tijde kunnen aantonen dat hun nettokapitaal ten minste ~~80000 eeu~~ ⇒ 100 000 euro ⇐ bedraagt of op verzoek van de vergunningverlenende autoriteiten de ter zake dienende inlichtingen kunnen verstrekken voor de toepassing van ~~lid 5~~ ☒ artikel 9, lid 2 ☒.

De lidstaten mogen echter de bepalingen van de leden 1, ~~2, 3 en 4~~ en van lid 6 ☒ en 2 ☒ toepassen op luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een exploitatievergunning hebben verleend, indien deze maatschappijen geregelde diensten onderhouden of indien hun omzet meer dan 3 miljoen ~~eeu~~ ☒ euro ☒ per jaar bedraagt.

~~Na raadpleging van de Lid-Staten kan de Commissie de onder a) genoemde bedragen verhogen indien dit op grond van de economische ontwikkelingen noodzakelijk is. Deze wijziging wordt in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekendgemaakt.~~

~~Iedere Lid-Staat kan het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen één maand met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.~~

↓ 2407/92 art. 9 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 6

⇒ Air operator's certificate ⇐

1. De verlening en de geldigheid te allen tijde van een exploitatievergunning is afhankelijk van het bezit van een geldig AOC, waarin de onder de exploitatievergunning vallende activiteiten worden gespecificeerd, en dat in overeenstemming is met de criteria van de ~~desbetreffende verordening van de Raad~~ ☒ relevante Gemeenschapswetgeving ☒. ~~In afwachting van de toepassing van de in lid 1 bedoelde verordening van de Raad, zijn de nationale bepalingen betreffende het AOC of een gelijkwaardig document met betrekking tot de toelating van luchtvaartexploitanten van toepassing.~~
2. ⇒ Alle wijzigingen van het AOC van een communautaire luchtvaartmaatschappij moeten ook in de exploitatievergunning van de maatschappij worden vermeld. ⇐

Artikel 7

⇒ **Bewijs van betrouwbaarheid** ⇐

1. Wanneer ~~de bevoegde autoriteiten van een Lid-Staat~~ ☒ met het oog op ☒ de afgifte van een exploitatievergunning ~~afhankelijk stellen van de overlegging van~~ een bewijs ☒ moet worden overgelegd ☒ dat de persoon die de activiteiten van de onderneming permanent en daadwerkelijk leidt, van goed zedelijk gedrag is of dat hij nooit failliet is verklaard of wanneer ~~zij~~ de vergunning in geval van ernstige fouten bij de beroepsuitoefening of van strafbare feiten ~~schorsen of intrekken~~ ☒ wordt geschorst of ingetrokken ☒, ~~aanvaarden deze Lid-Staten~~ ⇒ aanvaardt de bevoegde licentieverlenende autoriteit ⇐ voor onderdanen van ~~andere~~ lidstaten als voldoende bewijs de overlegging van documenten die door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van herkomst van de betrokkene ⇒ of de lidstaat waar de persoon zijn/haar permanente verblijfplaats heeft ⇐ zijn afgegeven en waaruit blijkt dat aan die eisen is voldaan.
2. Wanneer de in ~~de eerste alinea~~ ☒ lid 1 ☒ bedoelde documenten niet worden afgegeven door de ~~bevoegde autoriteiten van de~~ lidstaat van herkomst ⇒ of de lidstaat waar de persoon permanent is gevestigd, ⇐ worden deze vervangen door een verklaring onder ede - of, in de lidstaten waar de verklaring onder ede niet bestaat, door een plechtige verklaring - die door de betrokkene wordt afgelegd ten overstaan van een bevoegde rechterlijke of administratieve instantie, of, in voorkomend geval, van een notaris of een bevoegde beroepsorganisatie van de lidstaat van herkomst ⇒ of de lidstaat waar de persoon permanent is gevestigd ⇐; deze instantie ⇒, ⇐ of notaris ⇒ of bevoegde beroepsorganisatie ⇐ geeft een attest af ⇒ waaruit blijkt ⇐ dat deze verklaring onder ede, of deze plechtige verklaring, bewijskracht heeft.
3. De bevoegde ~~autoriteiten van de lidstaten~~ ⇒ vergunningverlenende autoriteiten ⇐ kunnen eisen dat de in ~~lid leden~~ 1 ☒ en 2 ☒ bedoelde documenten en attesten bij overlegging niet ouder zijn dan drie maanden.

Artikel 8

⇒ **Geldigheid van een exploitatievergunning** ⇐

1. Een exploitatievergunning blijft geldig zolang de ☒ communautaire ☒ luchtvaartmaatschappij ~~aan de in deze verordening vervatte verplichtingen voldoet~~

~~☒~~ aan de voorschriften van dit hoofdstuk voldoet. ~~☒ Een Lid-Staat kan evenwel bepalen dat een nieuw onderzoek dient te worden uitgevoerd één jaar na de verlening van een nieuwe exploitatievergunning, en nadien om de vijf jaar.~~

↓ 2407/92 art. 4, lid 5 (aangepast)
⇒ nieuw

Een ~~☒~~ communautaire ~~☒~~ luchtvaartmaatschappij moet desgevraagd te allen tijde aan de ~~voor de exploitatievergunning verantwoordelijke Lid-Staat~~ ⇒ bevoegde vergunningverlenende autoriteit ⇐ kunnen aantonen dat zij aan de ~~de~~ ☒ alle ☒ voorwaarden van dit hoofdstuk voldoet. ~~De Commissie, die optreedt op verzoek van een Lid-Staat, onderzoekt of aan de voorwaarden van dit artikel is voldaan en neemt indien nodig een besluit.~~

↓ nieuw

2. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit houdt zorgvuldig toezicht op de naleving van de voorschriften van dit hoofdstuk. Zij gaat in elk geval twee jaar nadat een nieuwe exploitatievergunning is verleend na of deze voorschriften zijn nageleefd, maar ook wanneer een probleem wordt vermoed of op verzoek van de Commissie.

Wanneer de bevoegde vergunningverlenende autoriteit vermoedt dat financiële problemen bij een communautaire luchtvaartmaatschappij de veiligheid van de activiteiten van die maatschappij in gevaar brengen, zal zij de autoriteit die bevoegd is voor de AOC daar onmiddellijk van in kennis stellen.

↓ 2407/92 art. 11, lid 2
(aangepast)
⇒ nieuw

3. ⇒ De exploitatievergunning moet opnieuw ter goedkeuring worden voorgelegd ⇐ wanneer een ☒ communautaire ☒ luchtvaartmaatschappij
- (a) ☒ tijdens de zes maanden na het verkrijgen van een exploitatievergunning geen exploitatie is begonnen, of ☒
 - (b) haar activiteiten gedurende zes ⇒ meer dan drie ⇐ maanden heeft gestaakt ~~na het verkrijgen van een exploitatievergunning beslist de verantwoordelijke Lid-Staat of de exploitatievergunning opnieuw ter goedkeuring moet worden voorgelegd.~~

↓ 2407/92 art. 5, lid 6 (aangepast)
⇒ nieuw

4. De communautaire luchtvaartmaatschappijen verstrekken ~~hun~~ de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten elk boekjaar ~~en verwijde~~ de door accountants gecontroleerde rekeningen over het voorgaande boekjaar ⇒ , binnen zes maanden na datum waarop de rekeningen zijn gesloten ⇐. ⇒ Tijdens de eerste twee exploitatiejaren van een communautaire luchtvaartmaatschappij worden de in bijlage I, punt 3, vermelde gegevens om de zes maanden bijgewerkt en ter beschikking van de bevoegde vergunningverlenende autoriteit gesteld ⇐. ~~De luchtvaartmaatschappijen verstrekken te allen tijde op verzoek van de vergunningverlenende instanties de ter zake dienende inlichtingen voor de toepassing van lid 5, met name de gegevens vermeld in deel C van de bijlage.~~

⇒ De bevoegde vergunningverlenende autoriteit mag op elk ogenblik relevante informatie en met name de in bijlage I, punt 3, vermelde gegevens vragen om de financiële prestaties te beoordelen van een communautaire luchtvaartmaatschappij waaraan zij een exploitatievergunning heeft verleend. ⇐

↓ 2407/92 art. 5, lid 3 (aangepast)
⇒ nieuw

5. Elke communautaire luchtvaartmaatschappij stelt de ⇒ bevoegde vergunningverlenende autoriteiten ⇐
- (a) ~~vooraf in kennis van plannen voor de exploitatie van een nieuwe geregelde luchtdienst of een niet geregelde luchtdienst naar een continent of een regio in de wereld waarop zij nog geen dienst onderhoudt, voor wijzigingen in het soort of aantal gebruikte toestellen of voor~~ een ingrijpende wijziging in de omvang van haar activiteiten;
 - (b) vooraf in kennis van elke voorgenomen fusie of overneming, en
 - (c) binnen 14 dagen in kennis van iedere wijziging in de eigendom van elke afzonderlijke deelneming die 10% of meer vertegenwoordigt van het totale aandelenkapitaal van de communautaire luchtvaartmaatschappij of van haar moederonderneming of van de vennootschap die in laatste instantie houdstermaatschappij is. ~~De indiening van een bedrijfsplan voor twaalf maanden, twee maanden vóór het tijdvak waarop het betrekking heeft, volstaat als kennisgeving in de zin van dit lid, voor wat de in dat bedrijfsplan vervatte wijzigingen in de lopende exploitatie en/of gegevens betreft.~~

↓ 2407/92 art. 5, lid 4 (aangepast)
⇒ nieuw

6. Indien de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten van oordeel zijn dat de overeenkomstig lid ~~3~~ 5 meegedeelde wijzigingen een aanzienlijke invloed op

de financiële positie van de communautaire luchtvaartmaatschappij hebben, eisen zij dat deze een herzien bedrijfsplan indient waarin de betrokken wijzigingen zijn opgenomen en dat een periode van ten minste twaalf maanden vanaf de datum van toepassing van dit plan betreft, alsmede ~~alle relevante inlichtingen, met inbegrip van de gegevens vermeld in deel B 2 van de bijlage I en de informatie die overeenkomstig alinea 4 moet worden verstrekt om te kunnen beoordelen of de luchtvaartmaatschappij in staat is gedurende die periode van twaalf maanden haar bestaande en potentiële verbintenissen na te komen.~~

De bevoegde vergunningverlenende autoriteiten nemen uiterlijk drie maanden nadat hun alle nodige inlichtingen zijn verstrekt, een besluit over het herziene bedrijfsplan.

↓ 2407/92 art. 11, lid 3
(aangepast)
⇒ nieuw

7. Ten aanzien van de communautaire luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een vergunning hebben heeft verleend, ~~beslissen de Lid-Stat~~ beslist de bevoegde vergunningverlenende autoriteit of de exploitatievergunning opnieuw ter goedkeuring moet worden voorgelegd bij een wijziging van een of meer elementen die een invloed hebben op de rechtssituatie van de ~~onderneming~~ communautaire luchtvaartmaatschappijen en meer bepaald in geval van fusie of bedrijfsovername. ~~De betrokken luchtvaartmaatschappij(en) mag/mogen de exploitatie voortzetten, tenzij de vergunningverlenende autoriteiten besluiten dat de veiligheid in het gedrang komt, met opgave van de redenen daarvoor.~~

↓ 2407/92 art. 5, lid 7 (aangepast)
⇒ nieuw

8. Het bepaalde in de leden ~~1 tot en met 4~~ , 5 en ~~in lid 6~~ van dit artikel is niet van toepassing op luchtvaartmaatschappijen die uitsluitend vluchten verzorgen met toestellen van minder dan 10 ton maximale startmassa en/of minder dan 20 stoelen. Deze luchtvaartmaatschappijen moeten te allen tijde kunnen aantonen dat hun nettokapitaal ten minste ~~80000 eeu~~ 100 000 euro bedraagt of op verzoek van de vergunningverlenende autoriteiten de ter zake dienende inlichtingen kunnen verstrekken voor de toepassing van ~~lid 5~~ artikel 9, lid 2 .

De lidstaten mogen echter de bepalingen van de leden ~~1, 2, 3 en 4~~ , 5 en ~~van lid 6~~ toepassen op luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een exploitatievergunning hebben verleend, indien deze maatschappijen geregelde diensten onderhouden of indien hun omzet meer dan 3 miljoen ~~eeu~~ euro per jaar bedraagt.

~~Na raadpleging van de Lid-Stat~~ kan de Commissie de onder a) genoemde bedragen verhogen indien dit op grond van de economische ontwikkelingen noodzakelijk is. Deze wijziging wordt in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekendgemaakt.

~~Iedere Lid Staat kan het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen één maand met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.~~

↓ 2407/92 art. 5, lid 5 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 9

⇒ Schorsing en intrekking van een exploitatievergunning ⇐

- ~~1. De vergunningverlenende autoriteiten kunnen te allen tijde en in ieder geval wanneer er duidelijke aanwijzingen zijn dat een luchtvaartmaatschappij waaraan zij een exploitatievergunning hebben verleend, met financiële problemen kampt, de financiële prestaties van die luchtvaartmaatschappij onderzoeken en~~ ⇒ De bevoegde vergunningverlenende autoriteit zal ⇐ de ☒ exploitatie☒ vergunning schorsen of intrekken indien zij er niet langer van overtuigd ~~zijn~~ is dat de ☒ communautaire ☒ luchtvaartmaatschappij in staat is gedurende een periode van twaalf maanden haar bestaande en potentiële verbintenissen na te komen.

~~De vergunningverlenende autoriteiten kunnen~~ ⇒ De bevoegde vergunningverlenende autoriteit mag ⇐ ook een tijdelijke vergunning ⇒ van maximaal 12 maanden verlenen in afwachting van een financiële reorganisatie van de ☒ communautaire ☒ luchtvaartmaatschappij, mits ~~de veiligheid niet in het gedrang komt~~ ⇒ alle wijzigingen van het AOC in die tijdelijke vergunning zijn vermeld en er realistische vooruitzichten zijn dat de financiële situatie binnen die periode wordt verbeterd ⇐.

↓ 2407/92 art. 12 (aangepast)
⇒ nieuw

2. ~~De Lid Staten kunnen een luchtvaartmaatschappij waartegen~~ ⇒ Als er duidelijke aanwijzingen zijn dat er financiële problemen bestaan of dat ⇐ een rechtsvordering wegens insolventie of een soortgelijke procedure is ingesteld, ~~haar exploitatievergunning niet laten behouden, wanneer de bevoegde instantie in die Lid Staat ervan overtuigd is dat er geen realistische vooruitzichten zijn op een bevredigende financiële reorganisatie binnen een redelijke termijn~~ ⇒ tegen een luchtvaartmaatschappij waaraan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit een vergunning heeft afgeleverd, zal deze autoriteit onverwijld een grondige beoordeling van de financiële situatie opstellen en binnen een periode van drie maanden de status van de exploitatievergunning op basis van de bevindingen opnieuw bezien overeenkomstig dit artikel. ⇐

⇒ De bevoegde vergunningverlenende autoriteit stelt de Commissie in kennis van de beoordelingsprocedure, de bevindingen en de beslissing die zij neemt met betrekking tot de status van de exploitatievergunning. ⇐

3. ⇒ Als de in artikel 8, lid 4, vermelde door accountants gecontroleerde rekeningen niet binnen zes maanden na de datum waarop de rekeningen van het vorige financiële jaar zijn afgesloten, worden meegedeeld, verzoekt de vergunningverlenende autoriteit de communautaire luchtvaartmaatschappij om deze door accountants gecontroleerde rekeningen onverwijld mee te delen.

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

De bevoegde vergunningverlenende autoriteit stelt de Commissie in kennis van het feit dat de luchtvaartmaatschappij haar door accountants gecontroleerde rekeningen niet binnen de termijn van zes maanden heeft meegedeeld en van de maatregelen die zij naar aanleiding daarvan zal nemen. ⇐

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

↓ 2407/92 art. 13, lid 2
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 10

⇒ **Beslissingen in verband met exploitatievergunningen** ⇐

1. De ~~betrokken Lid-Staat~~ ⇒ bevoegde vergunningverlenende autoriteit ⇐ besluit zo spoedig mogelijk, en uiterlijk drie maanden nadat alle vereiste inlichtingen zijn verstrekt, over een aanvraag, waarbij met alle beschikbare gegevens rekening wordt gehouden. Van het besluit wordt aan de ~~luchtvervoeronderneming die de aanvraag heeft ingediend,~~ ⇒ aanvrager ⇐ kennis gegeven. Een afwijzing wordt met redenen omkleed.

↓ 2407/92 art. 13, lid 1
(aangepast)
⇒ nieuw

2. De procedures voor het verlenen ⇒, schorsen en intrekken ⇐ van exploitatievergunningen worden door de ~~betrokken Lid-Staat~~ ⇒ bevoegde vergunningverlenende autoriteiten ⇐ bekendgemaakt ~~en~~ ☒, die ☒ de Commissie ~~wordt~~ daarvan in kennis ~~gesteld~~ ☒ stellen ☒.

↓ 2407/92 art. 13, lid 4
(aangepast)
⇒ nieuw

3. ~~De~~ ⇒ Een lijst van ⇐ besluiten van de ~~Lid-Staten~~ ⇒ bevoegde vergunningverlenende autoriteiten ⇐ waarbij een exploitatievergunning wordt verleend⇒, geschorst ⇐ of ingetrokken, ~~worden~~ ⇒ wordt jaarlijks ⇐ in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

↓ 2407/92 art. 13, lid 3
(aangepast)

~~Een onderneming waarvan de aanvraag voor een exploitatievergunning is afgewezen, kan zich tot de Commissie wenden. Wanneer de Commissie van oordeel is dat niet aan de voorwaarden van deze verordening is voldaan, spreekt zij zich uit over de juiste interpretatie van de verordening, onverminderd artikel 169 van het Verdrag.~~

↓ 2407/92 art. 7
⇒ nieuw

Artikel 11

⇒ *Verzekeringsvoorschriften* ⇐

De aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij bij ongeval, met name ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden, dient te zijn verzekerd. ⇒ Voorzover van toepassing moet de verzekeringsdekking beantwoorden aan de minimumvoorschriften van Verordening (EG) nr. 785/2004⁹. ⇐

↓ 2407/92 art. 8, lid 2 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 12

⇒ *Registratie* ⇐

1. Onverminderd ~~lid 3~~ ⇐ artikel 13, lid 2, ⇐ moeten de door een ⇐ communautaire ⇐ luchtvaartmaatschappij gebruikte luchtvaartuigen ~~naar keuze van de vergunningverlenende Lid-Staat~~ ⇐ worden geregistreerd ⇐ in zijn

⁹ PB L 138 van 30.4.2004, blz.1.

☒ het ☒ nationale register ⇒ van de lidstaat die de vergunning heeft verleend ⇐ of binnen de Gemeenschap zijn geregistreerd.

~~b) Wanneer een huurovereenkomst voor een in de Gemeenschap geregistreerd luchtvaartuig overeenkomstig artikel 10 kan worden goedgekeurd, mag een Lid Staat niet eisen dat het betrokken luchtvaartuig in zijn eigen register wordt geregistreerd, wanneer hiervoor structurele aanpassingen van het luchtvaartuig vereist zijn.~~

↓ 2407/92 art. 8, lid 4 (aangepast)

2. ~~Dij de toepassing van lid 2, onder a), aanvaarden de Lid Staten~~ ☒ Overeenkomstig lid 1 aanvaarden de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten ☒ in hun nationaal register, overeenkomstig de geldende wetten en voorschriften, ~~inclusief die betreffende de luchtwaardigheidscertificering,~~ zonder verwijl en zonder discriminerende vergoeding, luchtvaartuigen die ~~het~~ eigendom zijn van onderdanen van andere lidstaten, alsmede overdrachten uit luchtvaartregisters van andere lidstaten. Naast het normale registratierecht wordt geen vergoeding gevraagd voor de overdracht van luchtvaartuigen.

↓ 2407/92 art. 8, lid 1 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 13

⇒ Leasing ⇐

1. Voor de verlening of handhaving van een exploitatievergunning aan een luchtvaartmaatschappij mag niet worden geëist dat zij luchtvaartuigen in eigendom heeft. ~~Wel moeten de Lid Staten vereisen dat de luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een vergunning verlenen, een of meer luchtvaartuigen te hunner beschikking hebben door eigendom of een of andere vorm van huurovereenkomst.~~

⇒ Een onderneming die een exploitatievergunning aanvraagt moet een of meer luchtvaartuigen ter beschikking hebben door eigendom of leasing zonder bemanning (dry-leasing). ⇐

⇒ Een communautaire luchtvaartmaatschappij moet beschikken over een of meer luchtvaartuigen door eigendom of een overeenkomst voor leasing zonder bemanning (dry-leasing). ⇐

⇒ Een communautaire luchtvaartmaatschappij mag beschikken over een of meer luchtvaartuigen door een overeenkomst voor leasing met bemanning (wet-leasing). ⇐

↓ 2407/92 art. 8, lid 3 (aangepast)
⇒ nieuw

2. In het geval van kortlopende huurovereenkomsten om tijdelijke behoeften van ~~de~~ een communautaire luchtvaartmaatschappij te dekken of anderszins in uitzonderlijke omstandigheden kan ~~een Lid-Staat~~ ⇒ de bevoegde vergunningverlenende autoriteit vrijstellingen van de ~~eis~~ ⇒ registratievereiste in ~~lid 2, onder a)~~, ⇒ artikel 12, lid 1, verlenen. ⇒ De aan een communautaire luchtvaartmaatschappij verleende vrijstelling wegens tijdelijke behoeften of uitzonderlijke omstandigheden geldt voor een periode van maximum zes maanden en mag slechts één keer worden verlengd met een tweede niet-openvolgende periode van maximum zes maanden.

⇒ In het geval van leasing van luchtvaartuigen met bemanning (wet-leasing) mag een dergelijke vrijstelling alleen worden verleend wanneer een geldige overeenkomst bestaat die voorziet in wederkerigheid van de wet-leasing tussen de betrokken lidstaat of de Gemeenschap en het derde land van registratie van het geleaste luchtvaartuig.

↓ 2407/92 art. 10, lid 1
(aangepast)
⇒ nieuw

3. In verband met de veiligheids- en aansprakelijkheidsnormen moet de communautaire luchtvaartmaatschappij die gebruik maakt van een luchtvaartuig van een andere onderneming of die een luchtvaartuig ter beschikking van een andere onderneming stelt, ⇒ met of zonder bemanning, van de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten voorafgaande goedkeuring verkrijgen. De voorwaarden voor de goedkeuring maken deel uit van de huurovereenkomst tussen de partijen.

↓ 2407/92 art. 10, lid 2
(aangepast)
⇒ nieuw

4. ~~De Lid-Staten geven~~ ⇒ De bevoegde vergunningverlenende autoriteiten geven geen goedkeuring voor overeenkomsten van ~~verhuur~~ leasing met bemanning aan een luchtvaartmaatschappij waaraan zij een exploitatievergunning hebben verleend, tenzij ⇒ die autoriteiten hebben vastgesteld en schriftelijk aan de luchtvaartmaatschappij in kwestie hebben bevestigd dat aan gelijkwaardige veiligheidsnormen als die van ~~artikel 9~~ ⇒ de relevante Gemeenschapswetgeving is voldaan.

↓ 2407/92 art. 14 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 14

⇒ *Onderzoek door de Commissie* ⇐

1. ⇒ Overeenkomstig de procedure van artikel 25, lid 2, gaat de Commissie op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief na of de eisen van dit hoofdstuk zijn nageleefd en beslist zij zo nodig de exploitatievergunning op te schorten of in te trekken. ⇐
2. ⇐ Ten einde haar uit ☒ dit ☒ artikel 4 voortvloeiende taken uit te voeren, kan de Commissie alle nodige inlichtingen inwinnen bij de ⇒ bevoegde vergunningverlenende autoriteit of rechtstreeks van de betrokken communautaire luchtvervoerder(s), binnen de door de Commissie vastgestelde termijn. ⇐

~~2. Indien de gevraagde inlichtingen niet binnen de door de Commissie gestelde termijn worden verstrekt of onvolledig worden verstrekt, vraagt de Commissie de te verstrekken inlichtingen bij beschikking gericht tot de betrokken Lid Staat. In de beschikking wordt vermeld welke inlichtingen vereist zijn en wordt een passende termijn vastgesteld waarbinnen deze moeten worden verstrekt.~~

~~3. Wanneer de overeenkomstig lid 2 verlangde inlichtingen niet binnen de gestelde termijn zijn verstrekt of wanneer de luchtvaartmaatschappij niet anderszins heeft aangetoond dat zij aan de eisen van artikel 4 voldoet, brengt de Commissie, tenzij er bijzondere omstandigheden bestaan, alle Lid Staten onverwijld op de hoogte van de situatie. De Lid Staten kunnen de rechten inzake de markttoegang waarvan de luchtvaartmaatschappij uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes(6) gebruik mag maken, opschorten totdat hun door de Commissie ter kennis is gebracht dat documenten zijn overgelegd die aantonen dat aan de betrokken vereisten is voldaan.~~

↓ 2407/92 art. 15 (aangepast)

~~Onverminderd het bepaalde in deze verordening dient de luchtvaartmaatschappij ook te voldoen aan de met het Gemeenschapsrecht verenigbare voorschriften van het nationale recht.~~

↓ 2407/92 art. 16 (aangepast)

~~Niettegenstaande artikel 3, lid 1, blijven de in een Lid Staat op de datum van inwerkingtreding van deze verordening geldende exploitatievergunningen overeenkomstig de wettelijke regeling op basis waarvan zij zijn afgegeven, geldig voor een maximumperiode van één jaar, behalve in het geval van artikel 4, lid 1, onder b), waarvoor een maximumperiode van drie jaar geldt; gedurende die termijnen treffen de luchtvaartmaatschappijen die houder zijn van de bedoelde vergunningen de nodige maatregelen om te voldoen aan alle eisen van~~

~~deze verordening. Voor de toepassing van dit artikel worden onder maatschappijen met exploitatievergunningen ook die maatschappijen verstaan die op de datum van inwerkingtreding van deze verordening wettig activiteiten uitoefenen met een geldig AOC, doch die niet over een exploitatievergunning beschikken.~~

~~Dit artikel laat artikel 4, leden 2, 3, 4 en 5, en artikel 9 onverlet, behalve dat luchtvaartmaatschappijen die hun activiteiten uitoefenen op basis van vóór de inwerkingtreding van deze verordening toegestane vrijstellingen, hun activiteiten mogen voortzetten gedurende een termijn die niet langer is dan de bovenvermelde maximumperiodes, totdat de Lid-Staten hebben kunnen nagaan of zij voldoen aan artikel 4.~~

↓ 2407/92 art. 17 (aangepast)

~~Alvorens wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen voor de tenuitvoerlegging van deze verordening vast te stellen, raadplegen de Lid-Staten de Commissie en stellen zij haar in kennis van alle getroffen maatregelen.~~

↓ 2408/92 art. 3, lid 1 (aangepast)
⇒ nieuw

Hoofdstuk III: Toegang tot routes

Artikel 15

⇒ *Het verlenen van intracommunautaire luchtdiensten* ⇐

- ~~1. Met inachtneming van deze verordening wordt door de betrokken Lid-Staat (Lid-Staten) aan eCommunautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht toegestaan om vervoersrechten op routes in de Gemeenschap uit te oefenen.~~
- ⇒ De lidstaten mogen de uitoefening van verkeersrechten door een communautaire luchtvaartmaatschappij niet afhankelijk stellen van welke vergunning of toelating dan ook. Als een lidstaat redenen heeft om de geldigheid van de aan een communautaire luchtvaartmaatschappij afgegeven exploitatievergunning te betwijfelen, moet zij deze zaak bespreken met de bevoegde vergunningverlenende autoriteit. De lidstaten mogen de communautaire luchtvaartmaatschappijen niet vragen documenten of informatie te verstrekken die zij al aan de bevoegde vergunningverlenende autoriteit hebben verstrekt. ⇐

↓ 2408/92 art.3, lid 2 (aangepast)

~~In afwijking van lid 1 hoeft een Lid-Staat vóór 1 april 1997 geen cabotagerechten binnen zijn grondgebied toe te staan aan communautaire luchtvaartmaatschappijen waaraan een andere Lid-Staat een vergunning heeft verleend, tenzij: i) de verkeersrechten worden uitgeoefend op~~

~~een luchtdienst die geregeld is als een uitbreiding van een dienst uit, of als een dienst die voorafgaat aan een dienst naar, de Staat van registratie; ii) de luchtvaartmaatschappij voor deze cabotagedienst niet meer dan 50 % gebruikt van haar seizoencapaciteit op dezelfde dienst waarvan de cabotagedienst een uitbreiding of een voorafgaande dienst is.~~

↓ 2408/92 art. 3, lid 3 (aangepast)

~~Een luchtvaartmaatschappij die een cabotagedienst exploiteert overeenkomstig lid 2, verstrekt op verzoek aan de geïnvolveerde Lid-Staat of Lid-Staten alle nodige inlichtingen voor de toepassing van de bepalingen van dat lid.~~

↓ 2408/92 art. 3, lid 4 (aangepast)

~~In afwijking van lid 1 kan een Lid-Staat, zonder discriminatie op grond van de nationaliteit van de eigenaar en de identiteit van de luchtvaartmaatschappij, ongeacht of de luchtvaartmaatschappij de desbetreffende route reeds exploiteert of nog niet exploiteert, vóór 1 april 1997 de toegang tot de routes op zijn grondgebied reguleren voor luchtvaartmaatschappijen waaraan hij overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 een vergunning heeft verleend, zonder anderszins afbreuk te doen aan de communautaire wetgeving en met name de mededingingsregels.~~

↓ 2408/92 art. 7 (aangepast)

⇒ nieuw

3. Bij het onderhouden exploiteren van ⇨ intracommunautaire ⇩ luchtdiensten wordt het een communautaire luchtvaartmaatschappij ~~door de betrokken Lid-Staat (Lid-staten)~~ toegestaan luchtdiensten te combineren ~~en hetzelfde vluchtnummer te gebruiken~~ ⇨ en deel te nemen aan regelingen voor codesharing ⇩, onverminderd de communautaire mededingingsregels die van toepassing zijn op ondernemingen.
4. ⇨ Dit artikel heeft voorrang op alle, uit bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten voortvloeiende beperkingen van de vrijheid van communautaire luchtvaartmaatschappijen om intracommunautaire luchtdiensten te verlenen. ⇩
5. ⇨ Onverminderd de bepalingen van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten en met inachtneming van de communautaire mededingingsregels die van toepassing zijn op ondernemingen, staan de betrokken lidstaten communautaire luchtvaartmaatschappijen toe om luchtdiensten te combineren en deel te nemen aan codesharingregelingen voor luchtdiensten van en naar een luchthaven op hun grondgebied of via een dergelijke luchthaven naar een punt (punten) in derde landen. ⇩

6. ⇒ Onverminderd bestaande rechten die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn verleend, en in weerwil van Verordening (EG) nr. 847/2004¹⁰, krijgen niet-communautaire luchtvaartmaatschappijen geen toestemming om verkeersrechten uit te oefenen, luchtdiensten te combineren of deel te nemen aan codesharingregelingen voor routes die volledig binnen de Gemeenschap liggen tenzij ze die toestemming hebben gekregen uit hoofde van een overeenkomst die de Gemeenschap met een derde land heeft gesloten. ⇐
7. ⇒ Onverminderd bestaande rechten die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn verleend, en in weerwil van Verordening (EG) nr. 847/2004, krijgen luchtvaartmaatschappijen uit derde landen geen toestemming om het grondgebied van de Gemeenschap te overvliegen tenzij het betrokken derde land partij is bij de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, die op 7 december 1944 in Chicago is ondertekend, of een overeenkomst in die zin met de Gemeenschap heeft gesloten. ⇐

↓ 2408/92 art 4, lid 1, onder a)
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 16

⇒ *Algemene beginselen van openbardienstverplichtingen* ⇐

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

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

¹⁰ PB L 157 van 30.4.2004, blz. 7.

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder c)
(aangepast)
⇒ nieuw

2. Wanneer andere ~~takken van vervoer~~ ☒ vervoerswijzen ☒ geen ~~toereikende en ononderbroken dienst~~ ⇒ met een frequentie van minstens tweemaal per dag ⇐ kunnen waarborgen, kunnen de betrokken lidstaten in de openbare dienstverplichting bepalen dat een luchtvaartmaatschappij die de route wil exploiteren de garantie geeft dat zij die route gedurende een nader te bepalen periode en in overeenstemming met de andere bepalingen van de openbare dienstverplichting zal exploiteren.

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder j)
(aangepast)

3. Wanneer een openbare dienstverplichting overeenkomstig het bepaalde onder ~~a) en~~ ⇒ ☒ leden 1 en 2 ☒ is opgelegd, kunnen de luchtvaartmaatschappijen slechts uitsluitend vervoer verkopen indien de betrokken luchtdienst aan alle eisen van de openbare dienstverplichting voldoet. Die luchtdienst wordt bijgevolg als een geregelde luchtdienst aangemerkt.

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder d)
(aangepast)
⇒ nieuw

4. Indien geen enkele luchtvaartmaatschappij een aanvang heeft gemaakt of op het punt staat een aanvang te maken met het onderhouden van geregelde luchtdiensten op een route in overeenstemming met de openbare dienstverplichtingen die voor die route zijn opgelegd, kan de lidstaat de toegang tot ⇒ de geregelde luchtdienst op ⇐ die route beperken tot slechts één luchtvaartmaatschappij voor een periode van ten hoogste ~~drie~~ ⇒ vier ⇐ jaar, waarna de situatie opnieuw moet worden bezien.

⇒ Deze periode kan tot vijf jaar worden verlengd als de openbare dienstverplichting wordt opgelegd voor een route naar een luchthaven die een ultraperifere regio bedient, zoals gedefinieerd in artikel 299, lid 2, van het Verdrag. ⇐

5. Het recht om ~~dergelijke~~ ☒ de in lid 4 vermelde ☒ diensten te exploiteren wordt ⇒ overeenkomstig artikel 17 ⇐ voor één of ⇒ , wanneer zulks om operationele redenen noodzakelijk is, ⇐ voor een groep van dergelijke routes bij openbare aanbesteding aangeboden aan elke communautaire luchtvaartmaatschappij die het recht heeft dergelijke luchtdiensten te onderhouden.

~~De oproep tot mededinging wordt bekendgemaakt in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen en de termijn voor indiening van de inschrijvingen kan niet minder bedragen dan één maand na de datum van die bekendmaking. De door de luchtvaartmaatschappijen ingediende offertes worden de andere betrokken Lidstaten en de Commissie onverwijld ter kennis gebracht.~~

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder b)
(aangepast)
⇒ nieuw

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

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

- (a) wordt vermeld welke twee luchthavens door de betrokken route worden verbonden;
 - (b) wordt vermeld op welke datum de openbaredienstverplichting van kracht wordt; en
 - (c) het volledig adres wordt vermeld waarop de tekst en alle relevante informatie en/of documentatie over de openbaredienstverplichting onverwijld en gratis door de betrokken lidstaat ter beschikking wordt gesteld. ⇐
7. De ⇐ noodzakelijkheid en de ⇐ toereikendheid van ~~het aanbod van geregelde luchtdiensten~~ ⇐ een geplande openbaredienstverplichting ⇐ wordt door de lidstaten beoordeeld in het licht van:

~~het openbaar belang;~~

- (a) ⇐ de evenredigheid tussen de geplande verplichting en de behoeften inzake economische ontwikkeling van de betrokken regio; ⇐
 - (b) de mogelijkheid, ~~meer bepaald voor eilanden,~~ gebruik te maken van andere ~~takken van vervoer~~ ⊗ vervoerswijzen ⊗ en het vermogen van deze ~~takken van vervoer~~ ⊗ vervoerswijzen ⊗ om aan de betrokken vervoersbehoeften te voldoen ⇐, met name wanneer de route in kwestie ook wordt bediend door een treindienst met een reistijd van minder dan drie uur; ⇐
 - (c) de luchtvaarttarieven en voorwaarden die aan de gebruikers kunnen worden aangeboden;
 - (d) het gecombineerde effect van alle luchtvaartmaatschappijen die op bedoelde route diensten onderhouden of voornemens zijn te onderhouden.
8. ⇐ Een openbaredienstverplichting mag niet van kracht worden vóór de datum waarop de in lid 6, tweede alinea, vermelde kennisgeving is gepubliceerd.

9. Een openbaredienstverplichting wordt geacht te zijn verstreken wanneer gedurende een periode van meer dan twaalf maanden geen geregelde luchtdienst wordt geëxploiteerd op de route waarop de verplichting van toepassing is. ⇐
10. ⇐ Wanneer de overeenkomstig artikel 17 geselecteerde luchtvaartmaatschappij de dienst plotseling onderbreekt, mag de betrokken lidstaat, in noodgevallen, met wederzijdse instemming een andere luchtvaartmaatschappij selecteren om de openbaredienstverplichting uit te voeren gedurende een niet-verlengbare periode van hoogstens zes maanden, onder de volgende voorwaarden: ⇐
- (a) ⇐ eventuele compensaties door de lidstaten worden betaald overeenkomstig artikel 17, lid 8; ⇐
- (b) ⇐ de selectie wordt gemaakt onder communautaire luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de beginselen van transparantie en non-discriminatie. ⇐
- ⇐ De Commissie en de lidstaat of lidstaten worden onverwijld in kennis gesteld van de noodprocedure en de redenen daarvoor. Overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure kan de Commissie, op verzoek van een lidstaat (lidstaten) of op eigen initiatief, de procedure schorsen wanneer zij van mening is dat ze niet aan de voorwaarden van deze alinea voldoet of op enige andere wijze in strijd is met de Gemeenschapswetgeving. ⇐

⇩ nieuw

Artikel 17

⇐ ***Openbare aanbestedingsprocedure voor openbaredienstverplichting***

1. De bij artikel 16, lid 5, vereiste openbare aanbesteding wordt uitgevoerd volgens de procedure van de leden 2 tot en met 11.
2. De betrokken lidstaat deelt de volledige tekst van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen mee aan de Commissie.
3. De Commissie publiceert een kennisgeving van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. De termijn voor het indienen van inschrijvingen mag ten vroegste twee maanden na de datum van publicatie van deze kennisgeving verstrijken. Wanneer de aanbesteding betrekking heeft op een route waarvoor de toegang overeenkomstig artikel 16, lid 4, reeds beperkt is tot één maatschappij, wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen minstens zes maanden voor de start van de nieuwe concessie gepubliceerd om te kunnen nagaan of de beperking van de toegang nog steeds noodzakelijk is.
4. De kennisgeving moet de volgende informatie bevatten:
- (a) de betrokken lidstaat;

- (b) de betrokken luchtroute;
- (c) de geldigheidsduur van het contract;
- (d) het volledig adres waarop de tekst en alle relevante informatie en/of documentatie over de openbare aanbesteding en de openbardienstverplichting door de betrokken lidstaat ter beschikking wordt gesteld;
- (e) de uiterste datum voor het indienen van inschrijvingen.

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

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder g)
(aangepast)

~~In afwijking van het bepaalde onder f) wordt na de indieningsdatum een periode van twee maanden in acht genomen voordat een keuze wordt gemaakt, ten einde andere Lidstaten in staat te stellen hun opmerkingen te maken.~~

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder k)
(aangepast)

~~Punt d) is niet van toepassing wanneer een andere betrokken Lidstaat een andere bevredigende regeling voorstelt om aan dezelfde openbare dienstverplichting te voldoen.~~

↓ 2408/92 art. 4, lid 2 (aangepast)

~~Lid 1, onder d), is niet van toepassing voor routes waarop andere takken van vervoer een toereikende en ononderbroken dienst kunnen onderhouden wanneer de aangeboden capaciteit 30000 zitplaatsen per jaar overschrijdt.~~

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder e)
⇒ nieuw

6. De oproep tot mededinging en het daaropvolgende contract behelzen onder andere de volgende punten:
- (a) de normen waaraan in het kader van de openbare dienstverplichting moet worden voldaan;
 - (b) regels voor de wijziging en beëindiging van het contract, met name om rekening te houden met onvoorziene ontwikkelingen;

- (c) de geldigheidsduur van het contract;
 - (d) sancties ingeval het contract niet wordt nagekomen;
 - (e) ⇒ objectieve en transparante parameters voor de berekening van eventuele compensaties voor openbaredienstverplichtingen. ⇐
-

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder f)

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

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder h)
(aangepast)
⇒ nieuw

8. ~~Een~~ ☒ De betrokken ☒ lidstaat kan een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig punt ~~7~~ ☒ is geselecteerd ~~een vergoeding uitkeren~~ ☒ compenseren ☒ voor het voldoen aan de normen van een op grond van dit lid ☒ artikel 16 ☒ opgelegde openbare dienstverplichting; ~~voor deze vergoeding~~ ☒ compensatie ☒ ~~worden de kosten en inkomsten in verband met de betrokken dienst in aanmerking genomen~~ ⇒ mag niet hoger liggen dan het bedrag dat vereist is om de netto kosten van het naleven van de openbaredienstverplichting te dekken, rekening houdend met inkomsten die de luchtvaartmaatschappij haalt uit het naleven van die verplichting en een redelijke winst. ⇐
-

↓ nieuw

9. ⇒ De Commissie wordt onverwijld in kennis gesteld van de resultaten van de openbare aanbesteding van van de selectie via een kennisgeving van de lidstaat, die de volgende informatie bevat:
- (a) het aantal en de naam van de inschrijvers en bedrijfsinformatie over de inschrijvers;
 - (b) de operationele elementen van de inschrijvingen;
 - (c) de in de inschrijvingen gevraagde compensatie;
 - (d) de naam van de geselecteerde inschrijver.

10. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief mag de Commissie de lidstaten verzoeken binnen een maand alle relevante documenten ter beschikking te stellen die betrekking hebben op de selectie van een luchtvaartmaatschappij voor de exploitatie van een openbaredienstverplichting. Als de gevraagde documenten niet binnen de

termijn ter beschikking worden gesteld, kan de Commissie beslissen de uitnodiging tot het indienen van voorstellen op te schorten overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure. ⇐

↓ 2408/92 art. 4, lid 1, onder i)
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 18

⇒ **Onderzoek van openbaredienstverplichtingen** ⇐

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

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

- (a) een document waarin wordt aangetoond dat er behoefte is aan een openbaredienstverplichting en dat de criteria van artikel 16 zijn nageleefd,
- (b) een analyse van de economie van de regio,
- (c) een analyse van de evenredigheid tussen de voorgenomen verplichtingen en de doelstellingen inzake economische ontwikkeling,
- (d) een analyse van de eventuele bestaande luchtdiensten en van de andere beschikbare vervoerswijzen die dienst kunnen doen als alternatief voor de voorgenomen verplichting. ⇐

↓ 2408/92 art. 4, lid 3 (aangepast)
⇒ nieuw

2. Op verzoek van een lidstaat die van mening is dat de ontwikkeling van een route door het bepaalde in ~~lid 1~~ ☒ de artikelen 16 en 17 ☒ overmatig wordt beperkt of uit eigen beweging, stelt de Commissie een onderzoek in en zij besluit binnen ~~twee~~ ⇒ zes ⇐ maanden na de ontvangst van het verzoek ⇒ en overeenkomstig de in artikel 25, lid 2, vermelde procedure ⇐ op basis van alle relevante factoren of ~~lid 1~~ ☒ de artikelen 16 en 17 ☒ op de betrokken route van toepassing blijven blijft.

⇒ In afwachting van dat besluit kan de Commissie tussentijdse maatregelen nemen, zoals de volledige of gedeeltelijke opschorting van een openbaredienstverplichting. ⇐

↓ 2408/92 art. 4, lid 4 (aangepast)

~~De Commissie deelt haar besluit mee aan de Raad en aan de Lidstaten. Iedere Lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan binnen een periode van één maand met gekwalificeerde meerderheid een andersluidend besluit nemen.~~

↓ 2408/92 art. 5 (aangepast)

~~Op binnenlandse routes waarvoor bij de inwerkingtreding van deze verordening bij wet of overeenkomst een exclusieve concessie is verleend en waarop andere takken van vervoer geen toereikende en ononderbroken dienst kunnen onderhouden, mag deze concessie tot de datum waarop zij afloopt, doch niet langer dan drie jaar, worden gehandhaafd.~~

↓ 2408/92 art. 6 (aangepast)

~~1. In afwijking van artikel 3 kan een Lidstaat, wanneer één van de luchtvaartmaatschappijen waaraan hij een vergunning heeft verleend, een geregelde passagiersdienst met luchtvaartuigen met niet meer dan 80 zitplaatsen is begonnen op een nieuwe route tussen regionale luchthavens waarbij de capaciteit niet groter is dan 30 000 zitplaatsen per jaar, gedurende een periode van twee jaar het onderhouden van een geregelde luchtdienst door een andere luchtvaartmaatschappij weigeren, tenzij deze wordt onderhouden met luchtvaartuigen met niet meer dan 80 zitplaatsen of zodanig wordt onderhouden dat per vlucht tussen de twee betrokken luchthavens niet meer dan 80 zitplaatsen te koop zijn.~~

~~2. Het bepaalde in artikel 4, leden 3 en 4, is van toepassing op lid 1 van dit artikel.~~

↓ 2408/92 art. 8, lid 2 (aangepast)

⇒ nieuw

Artikel 19

⇒ *Verkeersverdeling tussen luchthavens en de uitoefening van verkeersrechten* ⇐

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

↓ 2408/92 art. 8, lid 1 (aangepast)
⇒ nieuw

2. ~~Deze verordening laat het recht van een Lidstaat onverlet om de verdeling van~~ ⇒ Na raadpleging van de betrokken luchtvaartmaatschappijen mag een lidstaat de verdeling van ⇐ het ⇒ lucht ⇐verkeer tussen de luchthavens ~~van een~~ ~~luchthavensysteem~~ ⇒ regelen ⇐ zonder discriminatie ⇒ tussen bestemmingen in de Gemeenschap of discriminatie ⇐ op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij ~~te verdelen~~ ⇒ , voorzover aan de volgende voorwaarden is voldaan: ⇐

(a) ⇒ de luchthavens bedienen dezelfde stad of agglomeratie; ⇐

(b) ⇒ de luchthavens worden bediend door een adequate vervoersinfrastructuur; en ⇐

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

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

↓ 2408/92 art. 8, lid 3 (aangepast)
⇒ nieuw

3. ~~Op verzoek van een Lidstaat of uit eigen beweging onderzoekt de Commissie hoe de leden 1 en 2 worden toegepast en zij besluit binnen één maand na ontvangst van een verzoek en na overleg met het in artikel 11 genoemde comité of de Lidstaat de maatregel mag blijven toepassen. De Commissie deelt haar besluit mee aan de Raad en aan de Lidstaten.~~ ⇒ Onverminderd verkeersverdelingsregels die vóór de goedkeuring van deze verordening bestonden, stelt de betrokken lidstaat de Commissie in kennis van haar voornemen om de verdeling van het luchtverkeer te regelen of om een bestaande verkeersverdelingsregel te wijzigen.

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

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

↓ 2408/92 art. 8, lid 4 (aangepast)

4. ~~Iedere Lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen één maand met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.~~
-

↓ 2408/92 art. 8, lid 5 (aangepast)

5. ~~Wanneer een Lidstaat besluit een nieuw luchthavensysteem te vormen of een bestaand luchthavensysteem te wijzigen, stelt hij de andere Lidstaten en de Commissie daarvan in kennis. De Commissie gaat na of de luchthavens samen de luchtverbindingen van dezelfde stad of agglomeratie verzorgen en maakt vervolgens een herziene bijlage II bekend in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.~~
-

↓ 2408/92 art. 9, lid 1 (aangepast)

1. ~~Bij ernstige congestie en/of milieuproblemen kan de verantwoordelijke Lidstaat, met inachtneming van dit artikel, voorwaarden opleggen en de uitoefening van verkeersrechten beperken of weigeren, met name wanneer andere takken van vervoer een bevredigend niveau van dienstverlening kunnen bieden.~~
-

↓ 2408/92 art. 9, lid 2 (aangepast)

2. ~~Maatregelen van een Lidstaat overeenkomstig lid 1:~~

- ~~– mogen niet discrimineren op grond van de nationaliteit of de identiteit van de luchtvaartmaatschappijen;~~
 - ~~– hebben een beperkte geldigheidsduur van ten hoogste drie jaar, waarna zij opnieuw worden gezien;~~
 - ~~– mogen niet ingaan tegen de doelstellingen van deze verordening;~~
 - ~~– mogen de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen niet vervalsen;~~
 - ~~– mogen niet restrictiever zijn dan nodig is om de problemen op te lossen.~~
-

↓ 2408/92 art. 9, lid 3 (aangepast)

3. ~~Wanneer een Lidstaat maatregelen overeenkomstig lid 1 nodig acht, stelt hij de andere Lidstaten en de Commissie onder opgave van adequate redenen ten minste drie maanden vóór de inwerkingtreding van de maatregelen daarvan in kennis. De maatregelen mogen worden uitgevoerd, tenzij een betrokken Lidstaat binnen één maand na ontvangst van de kennisgeving~~

~~de maatregelen aanvecht of de Commissie deze overeenkomstig lid 4 aan een nader onderzoek onderwerpt.~~

↓ 2408/92 art. 9, lid 4 (aangepast)

~~4. Op verzoek van een Lidstaat of uit eigen beweging onderzoekt de Commissie de in lid 1 bedoelde maatregelen. Wanneer de Commissie de maatregelen binnen één maand nadat zij overeenkomstig lid 3 ervan in kennis is gesteld, aan een onderzoek onderwerpt, deelt zij tegelijkertijd mede of de maatregelen tijdens het onderzoek geheel of gedeeltelijk mogen worden uitgevoerd, in het bijzonder rekening houdend met de mogelijkheid van onomkeerbare gevolgen. Na raadpleging van het comité van artikel 11 besluit de Commissie, één maand nadat zij alle nodige informatie heeft ontvangen, of de maatregelen passend zijn en in overeenstemming zijn met deze verordening en niet anderszins in strijd zijn met de Gemeenschapswetgeving. De Commissie deelt haar besluit mede aan de Raad en aan de Lidstaten. Zolang zij geen besluit heeft genomen, kan de Commissie besluiten tot tijdelijke maatregelen, waaronder de gehele of gedeeltelijke schorsing van bedoelde maatregelen, daarbij in het bijzonder rekening houdend met de mogelijkheid van onomkeerbare gevolgen.~~

↓ 2408/92 art. 9, lid 5 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 20

Noodmaatregelen

- ~~In afwijking van de leden 3 en 4 kan~~ Een lidstaat ~~de nodige maatregelen nemen~~
⇒ kan de uitoefening van verkeersrechten weigeren of beperken of voorwaarden aan deze uitoefening stellen ⇐ om plotselinge kortstondige problemen ⇒ die voortvloeien uit onvoorspelbare en onvermijdbare omstandigheden ⇐ op te lossen.
~~mits Deze maatregelen te verenigen zijn met lid 2~~ ⇒ moeten in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie en moeten op objectieve criteria gebaseerd zijn. ⇐

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

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

↓ 2408/92 art. 9, lid 6 (aangepast)

~~6. Elke Lidstaat kan de besluiten die de Commissie neemt op grond van lid 4 of lid 5, binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen één maand met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.~~

↓ 2408/92 art. 9, lid 7 (aangepast)

~~7. Wanneer een overeenkomstig dit artikel door een Lidstaat genomen besluit de activiteiten van een communautaire luchtvaartmaatschappij op een intracommunautaire route beperkt, gelden op die route voor alle communautaire luchtvaartmaatschappijen dezelfde voorwaarden of beperkingen. Wanneer het besluit inhoudt dat nieuwe of bijkomende diensten worden geweigerd, worden alle verzoeken van communautaire luchtvaartmaatschappijen om nieuwe of bijkomende diensten op die route eveneens geweigerd.~~

↓ 2408/92 art. 9, lid 8 (aangepast)

~~8. Onverminderd artikel 8, lid 1, en tenzij de andere geïnvolveerde Lidstaat (Lidstaten) daarmee instemt (instemmen), staat een Lidstaat een luchtvaartmaatschappij niet toe om:~~

- ~~a) een nieuwe dienst te beginnen of~~
- ~~b) de frequentie op een bestaande dienst te verhogen~~

~~tussen een specifieke luchthaven op zijn grondgebied en een andere Lidstaat zolang het een luchtvaartmaatschappij, waaraan die andere Lidstaat een vergunning heeft verleend, op basis van de in artikel 8, lid 2, bedoelde voorschriften inzake de toewijzing van "slots", niet is toegestaan een nieuwe dienst te beginnen of de frequentie te verhogen op een bestaande dienst naar de betrokken luchthaven, in afwachting van de aanneming door de Raad en de inwerkingtreding van een verordening betreffende een gedragseode inzake de toewijzing van "slots", gebaseerd op het algemene beginsel van non-discriminatie op grond van nationaliteit.~~

↓ 2408/92 art.10 (aangepast)

~~1. Capaciteitsbeperkingen gelden niet voor onder deze verordening vallende luchtdiensten, behalve onder de in de artikelen 8 en 9 en in dit artikel vermelde omstandigheden.~~

~~2. Wanneer de toepassing van lid 1 ernstig financieel nadeel heeft veroorzaakt voor (een) luchtvaartmaatschappij(en) waaraan de Lidstaat een vergunning heeft verleend, stelt de Commissie op verzoek van die Lidstaat een onderzoek in; op basis van alle relevante factoren, met inbegrip van de marktsituatie, waarbij met name wordt bezien of er een situatie bestaat waarin aan de kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de Lidstaat om daadwerkelijk op de markt te concurreren overmatig afbreuk wordt gedaan, de financiële situatie van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) en de bereikte bezettingsgraden, besluit de Commissie~~

~~of de capaciteit voor geregelde luchtdiensten naar en vanuit deze Staat voor een beperkte periode dient te worden gestabiliseerd.~~

~~3. De Commissie deelt haar besluit mee aan de Raad en aan de Lidstaten. Iedere Lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen één maand met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.~~

↓ 2409/92 art. 1, lid 2 (aangepast)
⇒ nieuw

⊗ Hoofdstuk IV: Bepalingen inzake prijszetting ⊗

Artikel 21

⇒ Prijszetting ⇐

Onverminderd ~~lid 3~~ ⊗ artikel 23 ⊗ is ~~deze verordening~~ ⊗ dit hoofdstuk ⊗ niet van toepassing op:

- (a) ⊗ luchtvaart ⊗tarieven die worden aangerekend door andere dan communautaire luchtvaartmaatschappijen;
- (b) ⊗ luchtvaart ⊗tarieven die zijn vastgesteld op grond van openbaredienstverplichtingen overeenkomstig ~~Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes~~(7) ⊗ hoofdstuk III. ⊗

↓ 2409/92 art. 5, lid 1 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 22

⇒ Vrijheid van prijszetting ⇐

1. Onverminderd ~~deze verordening~~ ⊗ artikel 16, lid 1, en de artikelen 23 en 24 ⊗ worden de passagierstarieven ⇐ en de tarieven voor intracommunautaire luchtdiensten ⇐ door de communautaire luchtvaartmaatschappijen vrij vastgesteld.
2. ⇐ Onverminderd de bepalingen van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten, mogen lidstaten, wanneer zij communautaire luchtvervoerders toestaan luchtvaarttarieven en tarieven voor luchtdiensten tussen hun grondgebied en een derde land vast te stellen, niet discrimineren op grond van nationaliteit of identiteit

van de luchtvaartmaatschappijen. Deze bepaling heeft voorrang op alle resterende beperkingen van de prijszetting, met inbegrip van prijszetting voor routes naar derde landen, die voortvloeien uit bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten. ⇐

↓ 2409/92 art. 3 (aangepast)

~~Door communautaire luchtvaartmaatschappijen aangerekende chartertarieven, plaatstarieven en vrachttarieven worden in overleg tussen de partijen bij het vervoercontract vrij vastgesteld.~~

↓ 2409/92 art. 1, lid 3 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 23

⇒ Prijsleiderschap ⇐

⇒ Onverminderd overeenkomsten die de Gemeenschap met een derde land heeft gesloten voor het verlenen van luchtdiensten tussen communautaire luchthavens hebben ⇐ alleen communautaire luchtvaartmaatschappijen ~~hebben~~ het recht om nieuwe producten dan wel lagere dan de bestaande ⊗ luchtvaart ⊗ tarieven voor dezelfde producten in te voeren.

↓ 2409/92 art. 4 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 24

⇒ Informatie en non-discriminatie ⇐

1. Binnen de Gemeenschap werkzame luchtvaartmaatschappijen ~~stellen~~ ⇒ verstrekken ⇐ het grote publiek ~~desgevraagd in kennis van alle passagierstarieven en standaardvrachttarieven~~ uitgebreide informatie over hun luchtvaarttarieven en de bijbehorende voorwaarden.
2. ⇒ Luchtvaartmaatschappijen stellen hun luchtvaarttarieven vast zonder te discrimineren op basis van nationaliteit of verblijfplaats van de passagier of plaats van vestiging van het reisagentschap in de Gemeenschap. ⇐

↓ 2409/92 art. 5, lid 2 (aangepast)

~~De betrokken Lidstaat (Lidstaten) mag (mogen) zonder discriminatie op grond van de nationaliteit of de identiteit van de luchtvaartmaatschappij eisen dat de passagierstarieven hem (hun) op de door hem (hen) voorgeschreven wijze worden meegedeeld. Die mededeling behoeft echter niet eerder te geschieden dan 24 uur (waarin een werkdag is begrepen) voordat genoemde tarieven van kracht worden, behoudens bij aanpassing van een tarief aan een bestaand tarief waarvoor voorafgaande kennisgeving volstaat.~~

↓ 2409/92 art. 5, lid 3 (aangepast)

~~Vóór 1 april 1997 mag een Lidstaat eisen dat voor binnenlandse routes waarop niet meer dan één luchtvaartmaatschappij waaraan hij een exploitatievergunning heeft verleend, of twee samenwerkende luchtvaartmaatschappijen waaraan hij een exploitatievergunning heeft verleend, werkzaam is of zijn, de mededeling van tarieven geschiedt meer dan één werkdag maar niet meer dan één maand voordat de tarieven van kracht worden.~~

↓ 2409/92 art. 5, lid 4 (aangepast)

~~Een passagierstarief mag voor verkoop en vervoer beschikbaar zijn zolang het niet is ingetrokken overeenkomstig artikel 6 of 7.~~

↓ 2409/92 art. 6 (aangepast)

~~1. Onder naleving van de procedures van dit artikel mag een betrokken Lidstaat te allen tijde besluiten:~~

~~a) tot intrekking van een basistarief dat, gezien de hele tariefstructuur voor de betrokken route en andere relevante factoren, waaronder de concurrentie op de markt, ten nadele van de gebruikers onredelijk hoog is in verhouding tot de volledig toegerekende relevante kosten van de luchtvaartmaatschappij op lange termijn, met inbegrip van een bevredigende opbrengst van de investeringen;~~

~~b) op niet-discriminerende wijze verdere tariefverlagingen op een markt voor een route of een groep van routes te beëindigen wanneer de marktmechanismen hebben geleid tot een voortdurende nederwaartse ontwikkeling van passagierstarieven die aanzienlijk afwijkt van de gewone seizoengebonden prijsvariaties, met als gevolg algemene verliezen bij alle betrokken luchtvaartmaatschappijen voor de betrokken luchtdiensten, rekening houdend met de volledig toegerekende relevante kosten van de luchtvaartmaatschappijen.~~

~~2. Een overeenkomstig lid 1 genomen besluit moet met redenen worden omkleed en ter kennis worden gebracht van de Commissie en van alle andere geïnvolveerde Lidstaten, alsmede van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en).~~

~~3. Indien geen andere betrokken Lidstaat of de Commissie binnen 14 dagen na ontvangst van de kennisgeving een aan de hand van lid 1 gemotiveerd bezwaar heeft ingediend, kan de Lidstaat die overeenkomstig lid 1 een besluit heeft genomen, de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) gelasten het basistarief in te trekken, e.q. af te zien van verdere tariefverlagingen.~~

~~4. In geval van meningsverschil kan een geïnvolveerde Lidstaat om overleg verzoeken ten einde de situatie te bezien. Het overleg vindt plaats binnen 14 dagen na indiening van het verzoek, tenzij anders wordt overeengekomen.~~

↓ 2409/92 art. 7 (aangepast)

~~1. Op verzoek van een geïnvolveerde Lidstaat gaat de Commissie na of een besluit om al of niet op te treden krachtens artikel 6, voldoet aan de criteria van artikel 6, lid 1. De Lidstaat licht tegelijkertijd de andere betrokken Lidstaat (Lidstaten) en de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) in. De Commissie maakt zonder verwijl in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekend dat het passagierstarief (de passagierstarieven) voor onderzoek is (zijn) ingediend.~~

~~2. Niettegenstaande lid 1 kan de Commissie, op basis van een klacht van een partij die een rechtmatig belang heeft, nagaan of de passagierstarieven in overeenstemming zijn met de criteria van artikel 6, lid 1. De Commissie maakt zonder verwijl in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen bekend dat het passagierstarief (de passagierstarieven) voor onderzoek is (zijn) ingediend.~~

~~3. Een op het ogenblik van de indiening overeenkomstig lid 1 geldend passagierstarief blijft tijdens het onderzoek van kracht. Wanneer evenwel de Commissie, of de Raad overeenkomstig lid 8, niet langer dan zes maanden van tevoren heeft besloten dat een soortgelijk of een lager niveau van het basistarief op het betrokken stedenpaar niet in overeenstemming is met de criteria van artikel 6, lid 1, onder a), blijft het passagierstarief tijdens het onderzoek niet van kracht.~~

~~Voorts mag de betrokken luchtvaartmaatschappij, wanneer lid 6 is toegepast, tijdens het onderzoek door de Commissie geen hoger basistarief toepassen dan dat wat onmiddellijk vóór het door de Commissie onderzochte basistarief van toepassing was.~~

~~4. In overleg met de betrokken Lidstaten neemt de Commissie zo spoedig mogelijk en in ieder geval niet later dan 20 werkdagen na ontvangst van voldoende inlichtingen van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en), een besluit. De Commissie houdt rekening met alle van de belanghebbende partijen ontvangen informatie.~~

~~5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij de gevraagde inlichtingen niet binnen de door de Commissie gestelde termijn verstrekt of onvolledige inlichtingen verstrekt, verzoekt de Commissie bij beschikking om de te verstrekken inlichtingen; in de beschikking wordt vermeld welke inlichtingen vereist zijn en wordt een passende termijn vastgesteld waarbinnen deze moeten worden verstrekt.~~

~~6. De Commissie kan bij beschikking besluiten dat een geldend passagierstarief in afwachting van haar uiteindelijke besluit wordt ingetrokken wanneer een luchtvaartmaatschappij onjuiste~~

~~of onvolledige inlichtingen verstrekt, of de inlichtingen niet verstrekt binnen de termijn die bij beschikking overeenkomstig lid 5 is vastgesteld.~~

~~7. De Commissie stelt de betrokken Lidstaat (Lidstaten) en de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) zonder verwijl in kennis van haar met redenen omkleed besluit als bedoeld in lid 4 en lid 6.~~

~~8. Een betrokken Lidstaat kan het besluit van de Commissie uit hoofde van lid 4 binnen een termijn van een maand bij de Raad aanhangig maken. De Raad kan binnen een periode van één maand met gekwalificeerde meerderheid een andersluidend besluit nemen.~~

~~9. De betrokken Lidstaten zorgen ervoor dat het besluit van de Commissie wordt uitgevoerd, tenzij het door de Raad wordt onderzocht of de Raad een andersluidend besluit heeft genomen overeenkomstig lid 8.~~

↓ 2409/92 art. 8 (aangepast)

~~Ten minste eenmaal per jaar pleegt de Commissie met vertegenwoordigers van organisaties van luchtvaartgebruikers in de Gemeenschap overleg over passagierstarieven en daarmee samenhangende aangelegenheden; de Commissie verstrekt de deelnemers daartoe de nodige informatie.~~

↓ 1882/2003 art.1 en bijlageI.5
(aangepast)
⇒ nieuw

Hoofdstuk V: Slotbepalingen

Artikel 25

⇒ Comité ⇐

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. ~~Het comité adviseert de Commissie over de toepassing van de artikelen 9 en 10.~~

~~Bovendien kan het comité door de Commissie worden geraadpleegd over elk ander probleem met betrekking tot de toepassing van deze verordening.~~

2. Wanneer naar dit artikel lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG¹¹ van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. Het comité stelt zijn eigen interne procedures vast.

¹¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

↓ 2407/92 art. 18, lid 1 - 2408/92 art. 14, lid 1 - 2409/92 art. 10, lid 1 (aangepast)

Artikel 26

Samenwerking en het recht op informatie

1. De lidstaten en de Commissie werken samen bij de tenuitvoerlegging toepassing van deze verordening, ~~inzonderheid met betrekking tot het verzamelen van informatie voor het in artikel 9 bedoelde verslag.~~

↓ 2408/92 art. 12, lid 1 (aangepast)
⇒ nieuw

2. Ten einde haar uit deze verordening voortvloeiende taken uit te voeren, kan de Commissie alle nodige inlichtingen inwinnen bij de ~~betrokken~~ lidstaten, die er ook voor zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen waaraan ~~zij~~ ⇒ hun bevoegde vergunningverlenende autoriteiten ⇐ een vergunning hebben verleend, inlichtingen verstrekken.

↓ 2408/92 art. 12, lid 2 (aangepast) (aangepast)

~~Indien de gevraagde inlichtingen niet binnen de door de Commissie gestelde termijn worden verstrekt of onvolledig worden verstrekt, vraagt de Commissie de te verstrekken inlichtingen bij beschikking gericht tot de betrokken Lidstaat. In de beschikking wordt vermeld welke inlichtingen vereist zijn en wordt een passende termijn vastgesteld waarbinnen deze moeten worden verstrekt.~~

↓ 2407/92 art.18, lid 2 - 2408/92 art. 14, lid 2 - 2409/92 art. 10, lid 2 (aangepast)
⇒ nieuw

3. ~~Bij de toepassing van deze verordening verkregen vertrouwelijke informatie valt onder het beroepsgeheim~~ ⇒ De lidstaten nemen, overeenkomstig hun nationale wetgeving, de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid te garanderen van de informatie die zij in het kader van de toepassing van deze verordening hebben verkregen. ⇐

↓ 2408/92 art. 13 (aangepast)

~~De Commissie publiceert vóór 1 april 1994 en nadien op gezette tijden een verslag over de toepassing van deze verordening.~~

↓ 2409/92 art. 9 (aangepast)

~~De Commissie publiceert vóór 1 april 1994 en nadien op gezette tijden een verslag over de toepassing van deze verordening.~~

↓ 2408/92 art. 15 (aangepast)

~~De Verordeningen (EEG) nr. 2343/90 en (EEG) nr. 294/91 worden hierbij ingetrokken, met uitzondering van artikel 2, punt e), onder ii), en bijlage I van Verordening (EEG) nr. 2343/90, zoals geïnterpreteerd in bijlage III van de onderhavige verordening, en van artikel 2, onder b), alsmede de bijlage van Verordening (EEG) nr. 294/91.~~

↓ 2409/92 art. 11 (aangepast)

~~Verordening (EEG) nr. 2342/90 wordt ingetrokken.~~

↓ nieuw

Artikel 27

Intrekking

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

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

↓ nieuw

Artikel 28

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de [...] dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

↓ 2407/92 art. 19 (aangepast)

~~Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1993.~~

↓ 2408/92 art. 16 (aangepast)

~~Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1993.~~

↓ 2409/92 art. 12 (aangepast)

~~Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1993.~~

↓ nieuw

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

Gedaan te Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter
[...]

Voor de Raad
De Voorzitter
[...]

↓ 2407/92 bijlage (aangepast)
⇒ nieuw

BIJLAGE I

~~In verband met artikel 5 te gebruiken~~ het kader van de artikelen 5 en 8 te verstrekken inlichtingen ~~over de financiële draagkracht van luchtvaartmaatschappijen~~

1. Door een luchtvervoeronderneming die voor het eerst een aanvraag voor een vergunning indient te verstrekken inlichtingen uit het oogpunt van financiële draagkracht.
 - 1.1. Het meest recente interne verslag over de bedrijfsvoering en, indien beschikbaar, door accountants gecontroleerde rekeningen over het voorgaande boekjaar.
 - 1.2. Een balansraming, met een winst- en verliesrekening over de komende ~~twee~~ drie jaar.
 - 1.3. De basis voor de geraamde uitgaven en ontvangsten voor posten zoals brandstof, tarieven, lonen, onderhoud, afschrijvingen, wisselkoersschommelingen, luchthavenrechten, verzekering enz. Prognoses inzake vervoer/ontvangsten.
 - 1.4. Bijzonderheden over de aanloopkosten tijdens de periode die loopt van het indienen van de aanvraag tot het begin van de exploitatie en een toelichting over de voorgenomen wijze van financiering van deze kosten.
 - 1.5. Bijzonderheden over de bestaande en geplande financieringsbronnen.
 - 1.6. Bijzonderheden over de aandeelhouders, waaronder hun nationaliteit en de soorten aandelen, alsmede de statuten. Indien de onderneming deel uitmaakt van een groep van ondernemingen, inlichtingen over de onderlinge banden.
 - 1.7. Geraamde cash flow en liquiditeitsplannen voor de eerste ~~twee~~ drie exploitatiejaren.
 - 1.8. Bijzonderheden over de financiering van de aankoop/huur van luchtvaartuigen, met, in het geval van huur, de contractvoorwaarden.
2. Te verstrekken inlichtingen voor de beoordeling van de lopende financiële draagkracht van houders van een bestaande vergunning die een wijziging van hun structuren of activiteiten overwegen die een aanzienlijke weerslag op hun financiële positie hebben.
 - 2.1. Zo nodig het meest recente interne verslag over de bedrijfsvoering en door accountants gecontroleerde rekeningen over het voorgaande boekjaar.
 - 2.2. Nauwkeurige bijzonderheden over alle voorgenomen wijzigingen, bij voorbeeld wijziging van het soort dienst, voorgenomen overneming of fusie, wijzigingen in het aandelenkapitaal, wijzigingen wat de aandeelhouders betreft enz.
 - 2.3. Een balansraming, met een winst- en verliesrekening over het lopende boekjaar, inclusief alle voorgenomen wijzigingen in de structuur of activiteiten die een belangrijke weerslag op de financiële positie hebben.

- 2.4. Vroegere en geraamde uitgaven en inkomsten met betrekking tot brandstof, tarieven, lonen, onderhoud, afschrijvingen, wisselkoersschommelingen, luchthavenrechten, verzekering enz. Prognoses inzake vervoer/ontvangsten.
 - 2.5. Cash-flow-staten en liquiditeitsplannen voor het volgende jaar, met alle voorgenomen wijzigingen in de structuur of activiteiten die een aanzienlijke weerslag hebben op de financiële positie.
 - 2.6. Bijzonderheden over de financiering van de aankoop/huur van luchtvaartuigen, met, in het geval van huur, de contractvoorwaarden.
 3. Te verstrekken inlichtingen voor de beoordeling van de lopende financiële draagkracht van houders van een bestaande vergunning.
 - 3.1. Door accountants gecontroleerde rekeningen uiterlijk zes maanden na het eind van de betrokken periode en zo nodig het meest recente interne verslag over de bedrijfsvoering.
 - 3.2. Een balansraming, met inbegrip van een winst- en verliesrekening voor het volgende jaar.
 - 3.3. Vroegere en geraamde uitgaven en inkomsten met betrekking tot brandstof, tarieven, lonen, onderhoud, afschrijvingen, wisselkoersschommelingen, luchthavenrechten, verzekering enz. Prognoses inzake vervoer/ontvangsten.
 - 3.4. Cash-flow-staten en liquiditeitsplannen voor het volgende jaar.
-

↓ nieuw

BIJLAGE II

Definitie van regionale luchthaven voor de toepassing van artikel 16

Alle luchthavens die aan minstens een van de volgende criteria voldoen worden als regionale luchthavens beschouwd:

- (a) het verkeersvolume mag niet hoger liggen dan 900 000 passagiersbewegingen per jaar;
 - (b) het verkeersvolume mag niet hoger liggen dan 50 000 ton vracht per jaar;
 - (c) de luchthaven moet op een eiland van een lidstaat zijn gevestigd.
-

↑

BIJLAGE III

CONCORDANTIETABEL

| Verordening 2407/92 | Deze verordening |
|----------------------------|---------------------------------------|
| Artikel 1, lid 1 | Artikel 1 |
| Artikel 1, lid 2 | Artikel 3, lid 3 |
| Artikel 2 | Artikel 2 |
| Artikel 3, lid 1 | Artikel 3, lid 2 |
| Artikel 3, lid 2 | Artikel 3, lid 1, tweede alinea |
| Artikel 3, lid 3 | Artikel 3, lid 1, eerste alinea |
| Artikel 4, lid 1 | Artikel 4, lid 1 |
| Artikel 4, lid 2 | Artikel 4, onder (f) |
| Artikel 4, lid 3 | - |
| Artikel 4, lid 4 | Artikel 4, onder (f) |
| Artikel 4, lid 5 | Artikel 8, lid 1, tweede alinea |
| Artikel 5, lid 1 | Artikel 5, lid 1 |
| Artikel 5, lid 2 | Artikel 5, lid 2 |
| Artikel 5, lid 3 | Artikel 8, lid 5 |
| Artikel 5, lid 4 | Artikel 8, lid 6 |
| Artikel 5, lid 5 | Artikel 9, lid 1 |
| Artikel 5, lid 6 | Artikel 8, lid 4 |
| Artikel 5, lid 7 | Artikel 5, lid 3, en artikel 8, lid 8 |
| Artikel 6 | Artikel 7 |
| Artikel 7 | Artikel 11 |
| Artikel 8, lid 1 | Artikel 13, lid 1 |
| Artikel 8, lid 2 | Artikel 12, lid 1 |
| Artikel 8, lid 3 | Artikel 13, lid 2 |
| Artikel 8, lid 4 | Artikel 12, lid 2 |
| Artikel 9 | Artikel 6 |

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Artikel 10, lid 1 | Artikel 13, lid 3 |
| Artikel 10, lid 2 | Artikel 13, lid 4 |
| Artikel 11, lid 1 | Artikel 8, lid 1 |
| Artikel 11, lid 2 | Artikel 8, lid 3 |
| Artikel 11, lid 3 | Artikel 8, lid 7 |
| Artikel 12 | Artikel 9, leden 2 tot en met 4 |
| Artikel 13, lid 1 | Artikel 10, lid 2 |
| Artikel 13, lid 2 | Artikel 10, lid 1 |
| Artikel 13, lid 3 | - |
| Artikel 13, lid 4 | Artikel 10, lid 3 |
| Artikel 14 | Artikel 14 |
| Artikel 15 | - |
| Artikel 16 | - |
| Artikel 17 | - |
| Artikel 18, lid 1 | Artikel 26, lid 1 |
| Artikel 18, lid 2 | Artikel 26, lid 3 |
| Artikel 19 | - |
| BIJLAGE | BIJLAGE I |

| | |
|----------------------------|-------------------------|
| Verordening 2408/92 | Deze verordening |
|----------------------------|-------------------------|

| | |
|------------------|--------------------------|
| Artikel 1, lid 1 | Artikel 1 |
| Artikel 1, lid 2 | Artikel 1, lid 2 |
| Artikel 1, lid 3 | Artikel 1, lid 3 |
| Artikel 1, lid 4 | - |
| Artikel 2 | Artikel 2 |
| Artikel 3, lid 1 | Artikel 15, leden 1 en 2 |

| | |
|----------------------------|----------------------------------|
| Artikel 3, lid 2 | - |
| Artikel 3, lid 3 | - |
| Artikel 3, lid 4 | - |
| Artikel 4, lid 1, onder a) | Artikel 16, lid 1 |
| Artikel 4, lid 1, onder b) | Artikel 16, lid 6 |
| Artikel 4, lid 1, onder c) | Artikel 16, lid 2 |
| Artikel 4, lid 1, onder d) | Artikel 16, lid 4 |
| - | Artikel 17, lid 1 |
| - | Artikel 17, lid 2 |
| - | Artikel 17, lid 3 |
| - | Artikel 17, lid 4 |
| - | Artikel 17, lid 5 |
| Artikel 4, lid 1, onder e) | Artikel 17, lid 6 |
| Artikel 4, lid 1, onder f) | Artikel 17, lid 7 |
| Artikel 4, lid 1, onder g) | - |
| Artikel 4, lid 1, onder h) | Artikel 17, lid 8 |
| - | Artikel 17, lid 9 |
| - | Artikel 17, lid 10 |
| Artikel 4, lid 1, onder i) | Artikel 18, lid 1 |
| Artikel 4, lid 1, onder j) | Artikel 16, lid 3 |
| Artikel 4, lid 1, onder k) | - |
| Artikel 4, lid 2 | - |
| Artikel 4, lid 3 | Artikel 18, lid 2 |
| Artikel 4, lid 4 | - |
| Artikel 5 | - |
| Artikel 6, leden 1 en 2 | - |
| Artikel 7 | Artikel 15, leden 3 tot en met 6 |

| | |
|-------------------|-------------------|
| Artikel 8, lid 1 | Artikel 19, lid 2 |
| Artikel 8, lid 2 | Artikel 19, lid 1 |
| Artikel 8, lid 3 | Artikel 19, lid 3 |
| Artikel 8, lid 4 | - |
| Artikel 8, lid 5 | - |
| Artikel 9, lid 1 | - |
| Artikel 9, lid 2 | - |
| Artikel 9, lid 3 | - |
| Artikel 9, lid 4 | - |
| Artikel 9, lid 5 | Artikel 20 |
| Artikel 9, lid 6 | - |
| Artikel 9, lid 7 | - |
| Artikel 9, lid 8 | - |
| Artikel 10 | - |
| Artikel 11 | Artikel 25 |
| Artikel 12, lid 1 | Artikel 26, lid 2 |
| Artikel 12, lid 2 | - |
| Artikel 13 | - |
| Artikel 14, lid 1 | Artikel 26, lid 1 |
| Artikel 14, lid 2 | Artikel 26, lid 3 |
| Artikel 15 | - |
| Artikel 16 | - |
| BIJLAGE I | - |
| BIJLAGE II | - |
| BIJLAGE III | - |
| - | BIJLAGE II |

| Verordening 2409/92 | Deze verordening |
|---------------------|-------------------|
| Artikel 1, lid 1 | Artikel 1 |
| Artikel 1, lid 2 | Artikel 21 |
| Artikel 1, lid 3 | Artikel 23 |
| Artikel 2 | Artikel 2 |
| Artikel 3 | - |
| Artikel 4 | Artikel 24 |
| Artikel 5, lid 1 | Artikel 22 |
| Artikel 5, lid 2 | - |
| Artikel 5, lid 3 | - |
| Artikel 5, lid 4 | - |
| Artikel 6 | - |
| Artikel 7 | - |
| Artikel 8 | - |
| Artikel 9 | - |
| Artikel 10, lid 1 | Artikel 26, lid 1 |
| Artikel 10, lid 2 | Artikel 26, lid 3 |
| Artikel 11 | - |
| Artikel 12 | - |
| - | Artikel 27 |
| - | Artikel 28 |

↓ 2408/92 annex and act of accession of Austria, Sweden and Finland, art. 29 and annex I, and act of accession of the Czech

Republic, Estonia, Cyprus, Latvia, Lithuania, Hungary, Malta, Poland, Slovenia and Slovakia, art.20 and annex II (aangepast)

~~BIJLAGE I~~

~~Lijst van "categorie 1-luchthavens"~~

| | |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| BELGIË: | Brussel-Zaventem |
| TSJECHIË | Praha-Ruzyně |
| DENEMARKEN: | Koebenhavn-luchthavensysteem |
| DUITSLAND: | Frankfurt-Rhein/Main Duesseldorf-Lohausen Muenchen Berlin-luchthavensysteem |
| ESTLAND: | Tallinna-Lennujaam |
| SPANJE: | Palma-de-Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las-Palmas |
| GRIEKENLAND: | Athina-Hellinikon Thessaloniki-Makedonia |
| FRANKRIJK: | Paris-luchthavensysteem |
| IERLAND: | Dublin |
| ITALIË: | Roma-luchthavensysteem Milano-luchthavensysteem |
| CYPRUS: | Larnaka-luchthaven |
| LETLAND: | Riga |
| LITOUWEN: | Vilnius |
| HONGARIJE: | Internationale-luchthaven-Budapest-Ferihegy |

| | |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------|
| MALTA: | Luqa |
| NEDERLAND: | Amsterdam-Schiphol |
| POLEN: | Warszawa-Okęcie |
| PORTUGAL: | Lisboa Faro |
| SLOVENIË: | Ljubljana |
| SLOWAKIJE: | Bratislava-luchthaven |
| VERENIGD KONINKRIJK: | London-airport-system Luton |
| OOSTENRIJK: | Wien |
| FINLAND | Helsinki-Vantaa Helsingfors-Vanda |
| ZWEDEN: | London-luchthavensysteem |

~~BIJLAGE II~~

~~Lijst van luchthavensystemen~~

| | |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DENEMARKEN = | Koebenhavn-Kastrup/Roskilde |
| DUITSLAND: | Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof |
| FRANKRIJK: | Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron/Satolas |
| ITALIË: | Roma-Fiumicino/Ciampino Milano-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venezia-Tessera/Treviso |
| VERENIGD KONINKRIJK: | London-Heathrow/Gatwick/Stansted |
| ZWEDEN: | Stockholm-Arlanda/Bromma |

↓ 2408/92 ANNEX III
(aangepast)

~~Interpretatie als bedoeld in artikel 15 In het kader van bijlage I van Verordening (EEG) nr. 2343/90 moet de luchtvaartmaatschappij Scanair, die exact dezelfde structuur en organisatie heeft als Scandinavian Airlines System, op dezelfde wijze beschouwd worden als laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij.~~