

# EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

---

*Transport- og Turismeudvalget*

FORELØBIG  
2006/0130(COD)

7.2.2007

**\*\*\*I**

## **UDKAST TIL BETÆNKNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet (omarbejdet)  
(KOM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Arūnas Degutis

### ***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\* Samstemmende udtalelse  
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der  
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-  
traktatens artikel 7*
- \*\*\*I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*\*II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\*III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast*

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede retsgrundlag)

### ***Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst***

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med ***fede typer og kursiv***. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

## INDHOLD

	<b>Side</b>
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	22



## FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for driften af  
lufttransporttjenester i Fællesskabet (omarbejdet)  
(KOM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))**

**(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2006) 0396)<sup>1</sup>,
  - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2 på grundlag af hvilken Kommissionen har forelagt forslaget (C6-0248/2006),
  - der henviser til forretningsordenens artikel 51,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A6-0000/2007),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Kommissionens forslag

---

Ændringsforslag

---

Ændringsforslag 1  
Artikel 1, stk. 1

1. Denne forordning indeholder regler for udstedelse af licenser til EF-luftfartsselskaber, for EF-luftfartsselskabers ret til at drive trafikflyvning i Fællesskabet og for prisfastsættelse for trafikflyvning i Fællesskabet.

1. Denne forordning indeholder regler for udstedelse af licenser til EF-luftfartsselskaber, for EF-luftfartsselskabers ret til at drive trafikflyvning i Fællesskabet og for prisfastsættelse for trafikflyvning, **der udføres** i Fællesskabet. **Bestemmelserne om information og ikke-diskrimination i priserne skal gælde for flyvninger, der afgår fra en medlemsstats territorium, og for flyvninger, som EF-luftfartsselskaber**

---

<sup>1</sup> Endnu ikke offentliggjort i EFT.

*har indgået kontrakt om, og som afgår fra en lufthavn i et tredjeland til en lufthavn på en medlemsstats territorium, medmindre luftfartsselskaberne er omfattet af samme forpligtelser i dette tredjeland.*

*Begrundelse*

*Præcisering.*

*Sigtet med bestemmelserne om oplysning og ikke-diskriminering i forbindelse med prisfastsættelsen er at beskytte passagererne. Udbygning af disse bestemmelseres gyldighed vil sikre en mere effektiv gennemførelse.*

Ændringsforslag 2  
Artikel 2, nr. 15

**(15) "regional lufthavn": en lufthavn, der udgår opfylder mindst et af kriterierne i bilag II**

*Begrundelse*

*Enhver definition af "regional lufthavn" med henblik på forpligtelser til offentlig tjeneste vil omfatte nogle lufthavne i økonomisk levedygtige regioner og udelukke andre lufthavne i regioner, der har behov for økonomisk eller social støtte. Forpligtelser til offentlig tjeneste er kun berettiget i forbindelse med lufthavne, der dækker regioner med økonomiske eller sociale behov. Derfor bør denne definition udgå.*

Ændringsforslag 3  
Artikel 2, nr. 19

"flybilletpriser": de priser i euro eller i lokal valuta, som passagerer skal betale luftfartsselskaber eller deres agenter for at transportere passagererne og deres bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid, **inklusive alle gældende skatter, afgifter og gebyrer**

"flybilletpriser": de priser i euro eller i lokal valuta, som passagerer skal betale luftfartsselskaber eller deres agenter for at transportere passagererne og deres bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid;

*Begrundelse*

*Det foreslås i artikel 24 at fastholde IATA's definition af billetpriser og at kræve, at alle skatter, afgifter og gebyrer inkluderes.*

Ændringsforslag 4  
Artikel 2, nr. 20

(20) "luftfragtrater": de priser i euro eller i lokal valuta, der skal betales for transport af fragt, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid, **inklusive alle gældende skatter, afgifter og gebyrer**

(20) "luftfragtrater": de priser i euro eller i lokal valuta, der skal betales for transport af fragt, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid;

*Begrundelse*

*Det foreslås i artikel 24 at fastholde IATA's definition af billetpriser og at kræve, at alle skatter, afgifter og gebyrer inkluderes.*

Ændringsforslag 5  
Artikel 2, nr. 24 a (nyt)

**(24a) "aftale om dry lease" er en aftale mellem luftfartsselskaber, hvor flyvemaskinen opereres under indlejerens AOC;**

*Begrundelse*

*Det foreslås at indsætte en definition, der er i overensstemmelse med EU-OPS.*

Ændringsforslag 6  
Artikel 2, nr. 24 b (nyt)

**(24b) "aftale om wet lease" er en aftale mellem luftfartsselskaber, hvor flyvemaskinen opereres under udlejerens AOC;**

*Begrundelse*

*Det foreslås at indsætte en definition, der er i overensstemmelse med EU-OPS.*

Ændringsforslag 7  
Artikel 2, nr. 24 c (nyt)

*(24c) "hovedforretningssted" er det sted, hvor et EF-luftfartsselskabs hovedkontor findes og, eventuelt, dets vedtægtsmæssige hjemsted i en medlemsstat, i hvilken eller til eller fra hvilken dette EF-luftfartsselskab udfører en væsentlig del af sine flyvninger.*

*Begrundelse*

*For at undgå misforståelser er der behov for en klar definition af "hovedforretningssted".*

Ændringsforslag 8  
Artikel 3, stk. 1, afsnit 1

Intet foretagende må udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift inden for Fællesskabets område, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens.

Intet foretagende **med hjemsted i Fællesskabet** må udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift inden for Fællesskabets område, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens.

*Begrundelse*

*Det bør gøres klart, at tredjelandsselskaber ikke er udelukket fra at udføre luftfartstjenester internt i Fællesskabet.*

Ændringsforslag 9  
Artikel 4, litra a

(a) dets **hovedkontor og dets eventuelle vedtægtsmæssige hjemsted** skal være beliggende i Fællesskabet, og det skal udføre hovedparten af sine **forretningsaktiviteter** i Fællesskabet;

(a) dets **hovedforretningssted** skal være beliggende i Fællesskabet, og det skal udføre hovedparten af sine **flyvninger i, til eller fra** Fællesskabet;

*Begrundelse*

*For at undgå misforståelser bør teksten gøres tydelig, og de termer, der defineres i artikel 2, bør anvendes.*



Ændringsforslag 10  
Artikel 4, litra c

(c) hvor ansøgningen om en licens er rettet til myndigheden i en medlemsstat, skal foretagendets *hovedkontor og dets eventuelle vedtægtsmæssige hjemsted* være beliggende i denne medlemsstat, *foretagendet skal udføre en væsentlig del af sine forretningsaktiviteter i denne medlemsstat, og samme medlemsstat skal have ansvaret for tilsynet med AOC, hvis dette er udstedt af en national myndighed;*

(c) hvor ansøgningen om en licens er rettet til myndigheden i en medlemsstat, skal foretagendets *hovedforretningssted* være beliggende i denne medlemsstat;

*Begrundelse*

*Det foreslås at forenkle teksten ved at benytte den term, der er defineret i artikel 2, og at flytte AOC-kriteriet til artikel 6.*

Ændringsforslag 11  
Artikel 4, litra c a (nyt)

*(ca) det råder over et eller flere luftfartøjer, enten gennem ejerskab eller i form af en aftale om dry lease;*

*Begrundelse*

*Dette kriterium findes i artikel 13 i Kommissionens forslag, men da det er en betingelse for tildeling af licens, bør det indføres i artikel 4.*

Ændringsforslag 12  
Artikel 4, litra d

(d) foretagendets hovedbeskæftigelse skal være *lufttransport* alene eller kombineret med anden erhvervsmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse deraf;

(d) foretagendets hovedbeskæftigelse skal være *trafikflyvning* alene eller kombineret med anden erhvervsmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse deraf;

*Begrundelse*

*Den term, der defineres i artikel 2, bør anvendes.*

Ændringsforslag 13  
Artikel 4, litra h a (nyt)

***(ha) foretagendet skal dokumentere økonomisk sikkerhed for refusion af indbetalte beløb og for hjemtransport af passagererne, hvis det ikke kan udføre flyvning på grund af konkurs eller tilbagekaldelse af dets licens.***

*Begrundelse*

*Kommissionsforslaget rummer ingen effektiv ordning til at sikre, at passagererne ikke oplever negative konsekvenser, hvis et luftfartselskab går konkurs, som f.eks. at de ikke modtager refusion for ikke-udført transport, eller hvis de stranded i udlandet.*

Ændringsforslag 14  
Artikel 5, stk. 1, litra b a (nyt)

***(ba) dets nettokapital skal være mindst EUR 100 000.***

*Begrundelse*

*Nettokapitalens størrelse er en vigtig indikator for selskabernes økonomiske situation. Derfor skal alle selskaber opfylde et minimumskriterium i så henseende.*

Ændringsforslag 15  
Artikel 5, stk. 2

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

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

***undgå eller mindske de negative sociale konsekvenser af en konkurs.***

*Begrundelse*

*Kommissionens forslag indeholder ikke bestemmelser om de negative sociale konsekvenser af luftfartsselskabers konkurs.*

Ændringsforslag 16  
Artikel 5, stk. 3, afsnit 1

Stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse på luftfartsselskaber, der udelukkende opererer med luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse luftfartsselskaber skal til enhver tid kunne godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst 100 000 EUR , eller på anmodning kunne give de licensudstedende myndigheder de oplysninger, der er nødvendige for de i artikel 9, stk. 2, omhandlede formål.

Stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse på luftfartsselskaber, der udelukkende opererer med luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse luftfartsselskaber skal til enhver tid kunne godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst 100 000 EUR, eller på anmodning kunne give de **kompetente** licensudstedende myndigheder de oplysninger, der er nødvendige for de i artikel 9, stk. 2, omhandlede formål.

*Begrundelse*

*Formuleringen bør bringes i overensstemmelse med definitionerne.*

Ændringsforslag 17  
Artikel 6, stk. 2

2. Enhver ændring af et EF-luftfartsselskabs AOC skal angives i luftfartsselskabets licens.

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

*Begrundelse*

*AOC er et dokument, der ofte bliver tilpasset for at afspejle ændringer i et selskabs flåde. Der er ingen grund til at tilpasse licensen som følge af ændringer i AOC.*

Ændringsforslag 18  
Artikel 6, stk. 2 a (nyt)

**2a. Hvor AOC'er tildeles af en national myndighed, har myndighederne i denne medlemsstat kompetence til at udstede, afslå, tilbagekalde og suspendere et EF-luftfartselskabs AOC og licens.**

*Begrundelse*

*Ansvar for at tildele og føre tilsyn med AOC'er og licenser bør tydeliggøres.*

Ændringsforslag 19  
Artikel 8, stk. 2, afsnit 1

Den kompetente licensudstedende myndighed skal føre nøje tilsyn med, at kravene i dette kapitel opfyldes. Den skal i alle tilfælde foretage en fornyet vurdering af opfyldelsen af kravene to år efter, at en licens er udstedt, når der er formodning om potentielle problemer, eller når Kommissionen anmoder herom.

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

- (a) to år efter at en licens er udstedt, ***eller***
- (b) når der er formodning om potentielle problemer, eller
- (c) når Kommissionen anmoder herom.

*Begrundelse*

*Det bør tydeliggøres, at opfyldelsen af kravene bør kontrolleres i hvert enkelt af de tre ovenfor anførte tilfælde.*

Ændringsforslag 20  
Artikel 8, stk. 5, litra a

a) forudgående om planer vedrørende betydelige ændringer i omfanget af sin virksomhed;

(a) forudgående om planer vedrørende ***beflyvning af nye ruter eller ny chartertrafik til et kontinent eller en del af verden, som det ikke tidligere har befløjet, ændringer med hensyn til de anvendte luftfartøjers type eller antal eller*** betydelige ændringer i omfanget af sin virksomhed.

### Begrundelse

*Den gældende udgave af forordning 2407/92 specificerer klarere de tilfælde, hvor den kompetente licensudstedende myndighed skal underrettes. Denne tekst bør derfor fastholdes.*

#### Ændringsforslag 21 Artikel 8, stk. 8, afsnit 1

Stk. 4, 5 og 6 finder ikke anvendelse på luftfartsselskaber, der udelukkende opererer med luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse luftfartsselskaber skal til enhver tid kunne godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst 100 000 EUR, eller på anmodning kunne give de licensudstedende myndigheder de oplysninger, der er nødvendige for de i artikel 9, stk. 2, omhandlede formål.

Stk. 4, 5 og 6 finder ikke anvendelse på luftfartsselskaber, der udelukkende opererer med luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse luftfartsselskaber skal til enhver tid kunne godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst 100 000 EUR, eller på anmodning kunne give de **kompetente** licensudstedende myndigheder de oplysninger, der er nødvendige for de i artikel 9, stk. 2, omhandlede formål.

### Begrundelse

*Formuleringen bør bringes i overensstemmelse med definitionerne.*

#### Ændringsforslag 22 Artikel 9, stk. 1, afsnit 2

Den kompetente licensudstedende myndighed kan også udstede en midlertidig licens der højst må gælde i 12 måneder, indtil en finansiel rekonstruktion af EF-luftfartsselskabet har fundet sted, forudsat at den midlertidige licens afspejler alle ændringer af AOC, og der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for dette tidsrum .

Den kompetente licensudstedende myndighed kan også udstede en midlertidig licens der højst må gælde i 12 måneder, indtil en finansiel rekonstruktion af EF-luftfartsselskabet har fundet sted, forudsat at **sikkerheden ikke bringes i fare, at** den midlertidige licens afspejler alle ændringer af AOC, og der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for dette tidsrum.

### Begrundelse

*Overensstemmelse med sikkerhedsbestemmelserne bør være en helt eksplicit betingelse for udstedelse af en midlertidig licens.*

Ændringsforslag 23  
Artikel 9, stk. 2, afsnit 1

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

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

*Begrundelse*

*Præcisering.*

Ændringsforslag 24  
Artikel 9, stk. 3, afsnit 3

Den kompetente licensudstedende myndighed underretter Kommissionen om **luftfartsselskabets** manglende forelæggelse af sine reviderede regnskaber inden for tidsfristen på seks måneder og om de foranstaltninger, der træffes efterfølgende.

Den kompetente licensudstedende myndighed underretter Kommissionen om **EF-luftfartsselskabets** manglende forelæggelse af sine reviderede regnskaber inden for tidsfristen på seks måneder og om de foranstaltninger, der træffes efterfølgende.

*Begrundelse*

*Præcisering.*

Ændringsforslag 25  
Artikel 12, stk. 1

1. Et EF-luftfartsselskabs luftfartøjer registreres i **den licensudstedende medlemsstats nationale register eller** inden for Fællesskabet, jf. dog artikel 13, stk. 2.

1. Et EF-luftfartsselskabs luftfartøjer registreres inden for Fællesskabet, jf. dog artikel 13, stk. 2. **Den medlemsstat hvis kompetente licensudstedende myndigheder har ansvaret for at udstede EF-luftfartsselskabets licens, kan kræve, at luftfartøjerne registreres i dens**

## *nationale registre.*

### *Begrundelse*

*Kommissionsforslaget kan forårsage sikkerhedsproblemer. Det kan muligvis føre til opsplitning af sikkerhedskontrollen og sløring af ansvarsforhold. Det er vigtigt, at medlemsstaterne fortsat kan kræve, at de selskaber, de har udstedt licens til, registrerer deres luftfartøjer i de nationale registre.*

### Ændringsforslag 26 Artikel 13, stk. 1, afsnit 1

***Det er ingen betingelse for udstedelse eller opretholdelse af en licens, at et luftfartsselskab ejer luftfartøjer.*** ***udgår***

### *Begrundelse*

*Da dette er en betingelse for udstedelse af licens, bør det flyttes til artikel 4.*

### Ændringsforslag 27 Artikel 13, stk. 2, afsnit 1

I tilfælde af kortvarige leasingaftaler til opfyldelse af et EF- luftfartsselskabs midlertidige behov eller i andre tilfælde af ekstraordinære omstændigheder kan den kompetente licensudstedende myndighed give dispensation fra registreringskravet, jf. artikel 12, stk. 1. En dispensation, der gives til et EF-luftfartsselskab for at tage hensyn til et midlertidigt behov eller ekstraordinære omstændigheder, må under ingen omstændigheder være af mere end ***seks måneders*** varighed; ***dog kan en dispensation fornys én gang for en periode på højst seks måneder, der ikke følger umiddelbart efter den første.***

I tilfælde af kortvarige leasingaftaler til opfyldelse af et EF- luftfartsselskabs midlertidige behov eller i andre tilfælde af ekstraordinære omstændigheder kan den kompetente licensudstedende myndighed give dispensation fra registreringskravet, jf. artikel 12, stk. 1. En dispensation, der gives til et EF-luftfartsselskab for at tage hensyn til et midlertidigt behov eller ekstraordinære omstændigheder, må under ingen omstændigheder være af mere end ***syv måneders*** varighed ***inden for tolv på hinanden følgende måneder. Der kan ansøges om dispensation, og denne kan fornyes på årlig basis.***

### *Begrundelse*

*Der bør tages hensyn til IATA-sæsonernes længde (7 og 5 måneder), når der fastsættes en grænse for leasing. Da leasing-in og leasing-out desuden ikke er usædvanlig praksis blandt luftfartsselskaber, idet disse har behov for denne mulighed for at kunne fungere smidigt, bør der ikke sættes grænser for frekvensen af disse aktiviteter.*

Ændringsforslag 28  
Artikel 13, stk. 2, afsnit 2

Når luftfartøjer leases med besætning (wet-lease), forudsætter sådanne dispensationer, at der foreligger en gyldig aftale med bestemmelser om gensidighed, hvad angår wet-lease mellem den berørte medlemsstat eller Fællesskabet og det tredjeland, hvor det leasede luftfartøj er registreret.

Når luftfartøjer leases med besætning (wet-lease), forudsætter sådanne dispensationer, at der foreligger en gyldig aftale med bestemmelser om gensidighed, hvad angår wet-lease mellem den berørte medlemsstat eller Fællesskabet og det tredjeland, hvor det leasede luftfartøj er registreret. ***Gensidighed kan i praksis også ydes af det tredjeland, hvor registreringen er foretaget.***

*Begrundelse*

*I forbindelse med kravet om gensidighed er der behov for mere fleksibilitet end fastsat i Kommissionens forslag.*

Ændringsforslag 29  
Artikel 13, stk. 4

4. Den kompetente licensudstedende myndighed godkender ikke leasingaftaler med besætning for et luftfartsselskab, som det har udstedt licens til, medmindre myndigheden har slået fast og erklæret skriftligt over for det pågældende luftfartsselskab, at sikkerhedskrav svarende til kravene i den relevante fællesskabslovgivning er opfyldt.

4. Den kompetente licensudstedende myndighed godkender ikke leasingaftaler med ***eller uden*** besætning for et luftfartsselskab, som det har udstedt licens til, medmindre myndigheden har slået fast og erklæret skriftligt over for det pågældende luftfartsselskab, at ***alle*** sikkerhedskrav svarende til kravene i den relevante fællesskabslovgivning er opfyldt.

*Begrundelse*

*Sikkerhedsstandarderne er ikke blot vigtige i forbindelse med wet lease, men også med dry lease.*

Ændringsforslag 30  
Artikel 14 a (ny)

***Artikel 14a***  
***Ret til forsvar***



***De kompetente licensudstedende myndigheder og Kommissionen skal, hvis der træffes afgørelse om at suspendere eller tilbagekalde et EF-luftfartselskabs licens, sikre, at det berørte EF-luftfartselskab får lejlighed til at blive hørt, idet der tages hensyn til behovet for i visse tilfælde at gennemføre en hasteprocedure.***

*Begrundelse*

*Luftfartsselskaber, der bedømmes som økonomisk usunde, bør have ret til at blive hørt, før deres aktiviteter påføres uoprettelig skade.*

Ændringsforslag 31  
Artikel 14 b (ny)

***Artikel 14b***

***Arbejdsmarkedslovgivning***

***For så vidt angår ansatte i et EF-luftfartsselskab, der udfører trafikflyvning fra en base uden for det territorium, der tilhører den medlemsstat, hvor EF-luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted, skal medlemsstaterne sikre, at EU's arbejdsmarkedsbestemmelser og de nationale arbejdsmarkedsbestemmelser finder korrekt anvendelse.***

*Begrundelse*

*Aktiviteter fra baser uden for oprindelseslandet har skabt problemer med hensyn til fastlæggelse af gældende arbejdsmarkedslovgivning for besætningerne. For at løse dette problem bør det fastsættes klare bestemmelser på dette område.*

Ændringsforslag 32  
Artikel 15, stk. 5

5. Uanset bestemmelserne i de bilaterale aftaler mellem medlemsstater, og medmindre andet fremgår af Fællesskabets konkurrenceregler for virksomheder, skal den eller de berørte medlemsstater give

5. Uanset bestemmelserne i de bilaterale aftaler mellem medlemsstater, og medmindre andet fremgår af Fællesskabets konkurrenceregler for virksomheder, skal den eller de berørte medlemsstater give

EF-luftfartsselskaber tilladelse til at kombinere trafikflyvninger og indgå code share-aftaler for trafikflyvninger til, fra eller via alle lufthavne på deres territorium fra eller til et hvilket som helst punkt i tredjelande.

EF-luftfartsselskaber tilladelse til at kombinere trafikflyvninger og indgå code share-aftaler **med et hvilket som helst luftfartsselskab** for trafikflyvninger til, fra eller via alle lufthavne på deres territorium fra eller til et hvilket som helst punkt i tredjelande.

#### *Begrundelse*

*EF-luftfartsselskaber bør have mulighed for også frit at indgå code share-aftaler med luftfartsselskaber i tredjelande.*

#### Ændringsforslag 33 Artikel 16, stk. 1, afsnit 1

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

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

#### *Begrundelse*

*Da det fastlagte formål med en forpligtelse til offentlig tjeneste er at betjene en rute, der "betragtes som vital for den økonomiske udvikling" i området, bør enhver lufthavn, der dækker et område, der har behov for økonomisk udvikling, komme i betragtning for en forpligtelse til offentlig tjeneste. Enhver definition af "regional lufthavn" med henblik på forpligtelser til offentlig tjeneste vil omfatte nogle lufthavne i økonomisk levedygtige regioner og udelukke andre lufthavne i regioner, der har behov for økonomisk eller social støtte. Derfor bør termen "regional lufthavn" undgås. I øvrigt er inddragelsen af lufthavne, der dækker områder med sociale behov, meget vigtig.*

Ændringsforslag 34  
Artikel 21, indledning

Med forbehold af **artikel 23** finder dette kapitel ikke anvendelse på:

Med forbehold af **artikel 23 og 24** finder dette kapitel ikke anvendelse på:

*Begrundelse*

*Tredjelandsselskaber og forpligtelser til offentlig tjeneste bør også være omfattet af reglerne om gennemskuelige priser.*

Ændringsforslag 35  
Artikel 23

**Artikel 23**

**udgår**

**Prisførerskab**

***Medmindre andet fremgår af aftaler, som Fællesskabet indgår med tredjelände om trafikflyvning mellem EF-lufthavne, har kun EF-luftfartsselskaber ret til at indføre nye produkter eller lavere flybilletpriser end dem, der gælder for identiske produkter.***

*Begrundelse*

*Kravet om prisførerskab er forældet. Der er ikke længere behov for det.*

Ændringsforslag 36  
Artikel 24, stk. - 1 (nyt)

***-1. Denne artikel skal gælde for flyvninger, der afgår fra en medlemsstats territorium, og for flyvninger, som EF-luftfartsselskaber har indgået kontrakt om, og som afgår fra en lufthavn i et tredjeland til en lufthavn på en medlemsstats territorium, medmindre luftfartsselskaberne er omfattet af samme forpligtelser i dette tredjeland.***

### *Begrundelse*

*Sigtet med bestemmelserne om oplysning og ikke-diskriminering i forbindelse med prisfastsættelsen er at beskytte passagererne. Udbygning af disse bestemmelser gyldighed vil sikre en mere effektiv gennemførelse.*

#### Ændringsforslag 37

##### Artikel 24, stk. 1

1. Luftfartsselskaber, der opererer inden for Fællesskabet, skal forelægge offentligheden fyldestgørende information om deres flybilletpriser og rater samt de tilknyttede betingelser.

1. Luftfartsselskaber, der opererer inden for Fællesskabet, skal forelægge offentligheden fyldestgørende information om deres flybilletpriser og rater samt de tilknyttede betingelser, **inklusive alle obligatoriske skatter, afgifter, tillæg og gebyrer. Flybilletpriser, der offentliggøres i en form, der er rettet direkte eller indirekte til de rejsende, skal inkludere alle gældende skatter, afgifter, tillæg og gebyrer.**

### *Begrundelse*

*Forpligtelsen til at offentliggøre komplette flybilletpriser bør udtrykkes mere klart i forordningen.*

#### Ændringsforslag 38

##### Artikel 24, stk. 2

2. Luftfartsselskaberne **fastsætter deres** flybilletpriser uden forskelsbehandling på grundlag af passagerers nationalitet eller bopæl eller på grundlag af rejseagentens etableringssted inden for Fællesskabet.

2. Luftfartsselskaberne **giver adgang til** flybilletpriser uden forskelsbehandling på grundlag af passagerers nationalitet eller bopæl eller på grundlag af rejseagentens etableringssted inden for Fællesskabet.

### *Begrundelse*

*Segmentering af priserne bør være mulig, men adgangen til priser uden forskelsbehandling bør sikres.*

#### Ændringsforslag 39

##### Artikel 24 a (ny)

#### **Artikel 24a**

## **Sanktioner**

**Medlemsstaterne sikrer overholdelse af bestemmelserne i dette kapitel og fastsætter sanktioner for overtrædelse af dem. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.**

### *Begrundelse*

*Kommissionen anfører ingen bestemmelser om sanktioner, hvis prisbestemmelserne ikke overholdes.*

### Ændringsforslag 40 Bilag II

#### **BILAG II**

#### **udgår**

#### **Definition af regionale lufthavne med henblik på artikel 16**

***Alle lufthavne, der opfylder mindst ét af følgende kriterier, anses for at være regionale lufthavne:***

***a) Den årlige trafikvolumen overstiger ikke 900 000 passagerbevægelser pr. år***

***b) Den årlige trafikvolumen overstiger ikke 50 000 ton fragt pr. år***

***c) Lufthavnen befinder sig på en medlemsstats ø.***

### *Begrundelse*

*Enhver definition af "regional lufthavn" med henblik på forpligtelser til offentlig tjeneste vil omfatte nogle lufthavne i økonomisk levedygtige regioner og udelukke andre lufthavne i regioner, der har behov for økonomisk eller social støtte. Forpligtelser til offentlig tjeneste er kun berettiget i forbindelse med lufthavne, der betjener regioner med økonomiske eller sociale behov. Derfor bør denne definition udgå.*

## BEGRUNDELSE

### 1. Baggrund

Den tredje pakke om luftfart på det indre marked - bestående af Rådets forordning nr. 2407/92, 2408/92 og 2409/92 - udgjorde sidste trin af liberaliseringen af luftfarten. Foranstaltningerne blev indført fra januar 1993, hvor forordningerne trådte i kraft, til april 1997, da cabotage trafikken blev liberaliseret i Fællesskabet.

Forordning (EØF) nr. 2407/92 fastlægger gældende bestemmelser i alle medlemsstater for udstedelse til og tilbagekaldelse af licenser fra luftfartsselskaber, således at konceptet om EF-luftfartsselskaber gennemføres uden forskelsbehandling i Fællesskabet. Den fastlægger desuden de betingelser, på hvilke EF-luftfartsselskaber kan lease fly, der er registreret uden for Fællesskabet.

Forordning (EØF) nr. 2408/92 fastlægger det grundlæggende princip om EF-luftfartsselskabers frie adgang til luftruter inden for Fællesskabet og bestemmelser om mulige undtagelser fra dette princip, navnlig i forbindelse med forpligtelser til offentlig tjeneste og situationer, der skaber alvorlige overbelastnings- eller miljøproblemer. Samme forordning indeholder også kriterier for definition af et "lufthavnssystem" og om fordeling af trafikken mellem de enkelte lufthavne i dette system.

Forordning (EØF) nr. 2409/92 liberaliserer flybilletpriserne; samtidig etablerer den en procedure, der gør det muligt for medlemsstaterne at undgå alt for høje priser til skade for passagererne og at modvirke enhver nedadgående prisspiral, der kan true luftfartsselskabernes økonomi.

Som en konsekvens af indførelsen af den tredje pakke skete der en hidtil uset vækst i luftfarten i Europa, gamle monopoler er ophørt, der blev indført intern cabotage trafik, konkurrencen har kunnet udvikle sig, navnlig på prisområdet, til fordel for forbrugerne. Den europæiske luftfart har udviklet sig fra et meget reguleret marked baseret på bilaterale aftaler til et meget konkurrencepræget fælles marked.

Det har imidlertid vist sig efter adskillige år, hvor foranstaltningerne i den tredje pakke er gennemført, at nogle foranstaltninger er forældede, mens andre bliver anvendt uhensigtsmæssigt eller må tydeliggøres, ændres eller udgå.

### 2. Forslagets indhold

Sigtet med forslaget er at sammenfatte og ændre de tre gældende, ovenfor anførte forordninger. Målet med ændringen af den tredje pakke er at simplificere lovgivningen og fjerne forældede dele, men samtidig indføres der i visse tilfælde strengere forskrifter.

I forordningens artikel 4 indføres nye aspekter i spørgsmålet om, hvilken myndighed der skal udstede licensen. Det er ikke længere luftfartsselskabets hovedforretningssted, der er afgørende, men dets hovedkontor og det sted, hvor selskabet udfører en væsentlig del af sine forretningsaktiviteter, og hvor der føres tilsyn med dets AOC.

I artikel 5 indføres strengere økonomiske vilkår for udstedelse af en licens, mens artikel 8 strammer vilkårene for gyldigheden af denne licens. Desuden fastslår forordningen, at den kompetente licensudstedende myndighed har pligt til i visse tilfælde at foretage en fornyet vurdering af opfyldelsen af kravene.

Forordningen fastsætter endvidere, at enhver ændring af et EF-luftfartsselskabs AOC skal angives i dets licens. (Artikel 6)

I artikel 9 fastsættes den kompetente licensudstedende myndigheds pligt til at suspendere eller tilbagekalde licensen, hvis den ikke længere finder det godtgjort, at EF-luftfartsselskabet kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en tolv månedersperiode.

Forordningens artikel 13 vedrører leasing. En ny bestemmelse i forordningen begrænser varigheden af enhver form for leasing (med eller uden besætning) til seks måneder. Luftfartsselskaberne kan lease fly, der er registreret i tredjelande, i en ny periode på seks måneder, der dog ikke må følge umiddelbart efter den første. Er der tale om wet-lease, kræves der endog en gyldig aftale med bestemmelser om gensidighed.

Med artikel 14 får Kommissionen kompetence til at undersøge, om forordningens krav er opfyldt og til om nødvendigt at træffe afgørelse om at suspendere eller tilbagekalde licensen.

Forordningens artikel 15 dækker trafikflyvning inden for Fællesskabet og overflyvning. Alle begrænsninger af EF-luftfartsselskabers frihed til at foretage trafikflyvning inden for Fællesskabet, som skyldes bilaterale aftaler mellem medlemsstater, bortfalder. EF-luftfartsselskaber får tilladelse til at kombinere trafikflyvninger og indgå code share-aftaler om trafikflyvninger til, fra eller via alle lufthavne på deres territorium fra eller til et hvilket som helst punkt i tredjelande.

Derimod fastsætter forordningen, at tredjelandsselskabers ret til trafikflyvning i Fællesskabet med forbehold af allerede eksisterende aftaler skal baseres på en aftale mellem Fællesskabet og det berørte tredjeland. Tredjelandsselskabers overflyvning af Fællesskabets territorium er med forbehold af eksisterende aftaler kun mulig, hvis det berørte tredjeland er part i overenskomsten om transitrettigheder for internationale luftruter, eller har indgået en aftale herom med Fællesskabet.

Artikel 16, 17 og 18 omfatter forpligtelse til offentlig tjeneste. Forordningen fastsætter, at en rute til en regional lufthavn kan pålægges en forpligtelse til offentlig tjeneste, og den definerer "regional lufthavn" klart. Koncessionsperioden hæves fra tre til fire år. Bestemmelserne om information og offentliggørelse tydeliggøres og forenkles. Med forordningen indføres der også en nødprocedure for at imødegå pludselige afbrydelser af tjenesten på ruter med en forpligtelse til offentlig tjeneste. Som et nyt element kan Kommissionen anmode medlemsstaterne om at forelægge forskellige analyser som dokumentation for behovet for en forpligtelse til offentlig tjeneste.

For så vidt angår fordeling af trafikken, indføres der med forslaget en ettrinsprocedure i stedet for den gældende tottrinsprocedure. Medlemsstaterne kan kun regulere fordelingen af trafikken mellem lufthavnene med Kommissionens godkendelse. Termen "lufthavnssystem" anvendes

ikke længere. I forordningen gives en klar definition af "bygruppe".

Forordningens artikel 21-24 omfatter gennemskuelighed og ikke-forskelsbehandling i priserne. For at undgå visse luftfartsselskabers nuværende praksis med at offentliggøre priser uden skatter og afgifter fastsættes det i forordningen, at flybilletpriserne skal inkludere alle gældende skatter, afgifter og gebyrer. Desuden skal offentligheden forelægges fyldestgørende information om flybilletpriser og rater samt om de tilknyttede betingelser. Forordningen fastlægger luftfartsselskabernes pligt til at fastsætte deres flybilletpriser uden forskelsbehandling på grundlag af passagerers nationalitet eller bopæl eller på grundlag af rejseagentens etableringssted inden for Fællesskabet.

### **3. Ordførerens bemærkninger**

Ordføreren finder, at Kommissionens forslag er godt, han er enig i nødvendigheden af og målet med omarbejdningen. Han finder imidlertid, at det bør ændres på nogle vigtige punkter.

#### **Leasing**

I øjeblikket er medlemsstaternes praksis med hensyn til leasing forskellig. Dette kan føre til forvriddning af markedet og skaber arbejdsmarkeds- og sikkerhedsproblemer. Derfor bør der uden tvivl indføres nye fælles forskrifter. De bestemmelser, der foreslås i artikel 13 er imidlertid for vidtrækkende, og tager ikke hensyn til de særlige forhold i nogle selskaber, navnlig sæsonforskelle. Det vil være ønskværdigt, at der findes en god balance mellem arbejdsmarkeds- og sikkerhedsproblemerne på den ene side og den gnidningsløse drift af luftfartsselskaberne på den anden. Derfor foreslås det at øge begrænsningen for leasing til syv måneder og ikke at begrænse frekvensen.

#### **Pristransparens**

Ordføreren støtter Kommissionens mål om at stoppe luftfartsselskabernes praksis med at offentliggøre priser, der ikke omfatter skatter, afgifter, tillæg og gebyrer. Men selskabernes pligt til at offentliggøre komplette priser bør udtrykkes mere klart. Desuden foreslås det at udvide gyldighedsområdet for disse bestemmelser for at sikre mere effektiv anvendelse af pristransparensen.

#### **Arbejdsmarkedsforhold**

Aktiviteter fra baser uden for oprindelseslandet har skabt problemer med hensyn til fastlæggelse af gældende arbejdsmarkedslovgivning. For at løse dette problem foreslås det, at der indføres klare bestemmelser herom.

#### **Passagerbeskyttelse**

Kommissionsforslaget rummer ingen effektiv ordning til at sikre, at passagererne ikke oplever negative konsekvenser, hvis et luftfartsselskab går konkurs, som f.eks. at de ikke modtager refusion for ikke-udført transport, eller hvis de strandes i udlandet. Ordføreren mener, at der bør indgå bestemmelser om passagerbeskyttelse i forordningen.

#### **Forpligtelse til offentlig tjeneste og regionallufthavne**

Ordføreren mener, at enhver definition af "regional lufthavn" med henblik på forpligtelser til offentlig tjeneste vil omfatte nogle lufthavne i økonomisk levedygtige regioner og udelukke andre lufthavne i regioner, der har behov for økonomisk eller social støtte. Da nogle



forpligtelser til offentlig tjeneste kun er berettigede i lufthavne, der dækker regioner med økonomiske eller sociale behov, bør definitionen på regional lufthavn udgå.

Ud over med ovennævnte nøglepunkter bør nogle definitioner og bestemmelser tydeliggøres for at hindre misforståelser og forskellig anvendelse.

#### Trafikflyvning inden for Fællesskabet

I modsætning til de ovenanførte spørgsmål, hvor der foreslås adskillige ændringer, er ordføreren overbevist om, at den foreslåede forøgelse af Kommissionens kompetence for trafikflyvning inden for Fællesskabet bør støttes. Kommissionen kan forhandle mere effektivt om 1. og 5. frihedsrettighed end medlemsstaterne hver for sig, hvilket også dokumenteres af aftalen med Rusland om ret til overflyvning af Sibirien. Ordføreren deler ikke nogle aktørers tvivl med hensyn til subsidiaritet. Derfor foreslås det at acceptere artikel 15 i Kommissionens form.