Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B**

VERORDENING (EEG) Nr. 2408/92 VAN DE RAAD

van 23 juli 1992

betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes

(PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 29 september 2003	L 284	1	31.10.2003
►**M2**	Verordening (EG) nr. 1791/2006 van de Raad van 20 november 2006	L 363	1	20.12.2006

Gewijzigd bij:

►**A1**	Toetredingsakte van Oostenrijk, Finland en Zweden	C 241	21	29.8.1994
	(aangepast door Besluit 95/1/EG, Euratom, EGKS van de Raad)	L 1	1	1.1.1995
►**A2**	Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden voor de Tsjechische Republiek, de Republiek Estland, de Republiek Cyprus, de Republiek Letland, de Republiek Litouwen, de Republiek Hongarije, de Republiek Malta, de Republiek Polen, de Republiek Slovenië en de Slowaakse Republiek en de aanpassing van de Verdragen waarop de Europese Unie is gegrond	L 236	33	23.9.2003

▼B

VERORDENING (EEG) Nr. 2408/92 VAN DE RAAD

van 23 juli 1992

betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ([1]),

Gezien het advies van het Europese Parlement ([2]),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ([3]),

Overwegende dat het met het oog op de totstandbrenging van de interne markt in de loop van een periode die op 31 december 1992 eindigt, overeenkomstig artikel 8 A van het Verdrag, dienstig is een luchtvervoerbeleid te verwezenlijken;

Overwegende dat de interne markt een ruimte omvat zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd;

Overwegende dat bij Beschikking 87/602/EEG van de Raad van 14 december 1987 betreffende de verdeling van de passagierscapaciteit tussen luchtvaartmaatschappijen in geregelde luchtdiensten tussen Lid-Staten en de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot geregelde luchtdiensten tussen Lid-Staten ([4]) en bij Verordening (EEG) nr. 2343/90 van de Raad van 24 juli 1990 betreffende de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot geregelde intracommunautaire luchtdiensten en de verdeling van de passagierscapaciteit tussen luchtvaartmaatschappijen op geregelde luchtdiensten tussen Lid-Staten ([5]) de eerste stappen zijn gezet op de weg naar de totstandbrenging van de interne markt voor wat de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot geregelde intracommunautaire luchtroutes betreft;

Overwegende dat in Verordening (EEG) nr. 2343/90 is bepaald dat de Raad uiterlijk op 30 juni 1992 besluit over de herziening van die verordening;

Overwegende dat de Raad in genoemde verordening heeft bepaald om, met het oog op tenuitvoerlegging op uiterlijk 1 juli 1992, regels vast te stellen voor het verlenen van exploitatievergunningen voor routes;

Overwegende dat de Raad in genoemde verordening voorts heeft bepaald om capaciteitsbeperkingen tussen de Lid-Staten vóór 1 januari 1993 af te schaffen;

Overwegende dat de Raad in genoemde verordening heeft bevestigd dat cabotagerechten een integrerend deel van de interne markt uitmaken;

Overwegende dat het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk op 2 december 1987 in Londen in een gezamenlijke verklaring van hun ministers van Buitenlandse Zaken regelingen zijn overeengekomen inzake meer samenwerking bij het gebruik van de luchthaven van Gibraltar, welke regelingen echter nog niet worden toegepast;

([1]) PB nr. C 258 van 4. 10. 1991, blz. 10.
([2]) PB nr. C 125 van 18. 5. 1992, blz. 146.
([3]) PB nr. C 169 van 6. 7. 1992, blz. 19.
([4]) PB nr. L 374 van 31. 12. 1987, blz. 19.
([5]) PB nr. L 217 van 11. 8. 1990, blz. 8.

▼B

Overwegende dat de ontwikkeling van het luchtverkeersstelsel op de Griekse eilanden en op de Atlantische eilanden die de autonome regio der Azoren vormen, thans ontoereikend is; dat de op die eilanden gelegen luchthavens om die reden tijdelijk van de toepassing van de onderhavige verordening dienen te worden vrijgesteld;

Overwegende dat de beperkingen op het gebied van meervoudige aanwijzing en vervoersrechten van de vijfde vrijheid moeten worden opgeheven en dat geleidelijk cabotagerechten moeten worden ingevoerd om de ontwikkeling van de luchtvervoerssector in de Gemeenschap te stimuleren en de diensten voor de gebruikers te verbeteren;

Overwegende dat onder bepaalde omstandigheden bijzondere maatregelen moeten worden genomen voor openbare dienstverplichtingen die noodzakelijk zijn voor de instandhouding van adequate luchtdiensten naar nationale gebieden;

Overwegende dat bijzondere maatregelen moeten worden genomen voor nieuwe luchtdiensten tussen regionale luchthavens;

Overwegende dat met het oog op de planning van het luchtvervoer aan de Lid-Staten het recht moet worden gegeven om niet-discriminerende regels vast te stellen voor de verdeling van het luchtverkeer tussen luchthavens binnen hetzelfde luchthavensysteem;

Overwegende dat de vervoersrechten moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met de exploitatievoorschriften betreffende de veiligheid, de bescherming van het milieu en de voorwaarden voor de toegang tot luchthavens, en dat zij zonder discriminatie moeten worden behandeld;

Overwegende dat het, gezien de congestie- of milieuproblemen, noodzakelijk is te voorzien in de mogelijkheid van het opleggen van bepaalde beperkingen ten aanzien van de uitoefening van vervoersrechten;

Overwegende dat, gezien de concurrentie op de markt, maatregelen dienen te worden getroffen om ongerechtvaardigde economische gevolgen voor luchtvaartmaatschappijen te voorkomen;

Overwegende dat moet worden aangegeven welke verplichtingen op de Lid-Staten en op de luchtvaartmaatschappijen rusten om de nodige inlichtingen te verstrekken;

Overwegende dat voor dezelfde soorten luchtdiensten moet worden gezorgd voor een identieke beoordeling en evaluatie van de markttoegang;

Overwegende dat het dienstig is alle met de markttoegang verband houdende vraagstukken in dezelfde verordening te behandelen;

Overwegende dat deze verordening Verordening (EEG) nr. 2343/90 en Verordening (EEG) nr. 294/91 van de Raad van 4 februari 1991 inzake het onderhouden van luchtvrachtdiensten tussen Lid-Staten ([1]) gedeeltelijk vervangt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

2. De toepassing 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.

3. De toepassing van het bepaalde in deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de ge-

([1]) PB nr. L 36 van 8. 2. 1991, blz. 1.

▼B

zamenlijke 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.

4. 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.

Artikel 2

In deze verordening wordt verstaan onder:

a) luchtvaartmaatschappij: een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning;

b) communautaire luchtvaartmaatschappij: een luchtvaartmaatschappij met een geldige, door een Lid-Staat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ([1]) verleende exploitatievergunning;

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

d) geregelde luchtdienst: een reeks vluchten die elk alle volgende kenmerken bezitten:

   i) 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);

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

      1. hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling;

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

e) vlucht: vertrek van een bepaalde luchthaven naar een bepaalde luchthaven van bestemming;

f) vervoersrecht: het recht van een luchtvaartmaatschappij om op een luchtdienst tussen twee communautaire luchthavens passagiers, vracht en/of post te vervoeren;

g) 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;

h) betrokken Lid-Staat (Lid-Staten): de Lid-Staat (Lid-Staten) waartussen of waarbinnen een luchtdienst wordt onderhouden;

i) geïunvolveerde Lid-Staat (Lid-Staten): de betrokken Lid-Staat (Lid-Staten) en de Lid-Staat (Lid-Staten) waar de luchtvaartmaatschappij (en) die de luchtdienst verzorgt (verzorgen), een vergunning bezit (ten);

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

([1]) Zie bladzijde 1 van dit Publikatieblad.

▼B

k) luchthaven: ieder terrein in een Lid-Staat dat beschikbaar is voor commercieel luchtvervoer;

l) regionale luchthaven: iedere luchthaven die niet op de lijst van „categorie 1-luchthavens" in bijlage I is opgenomen;

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

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

o) 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.

Artikel 3

1. Met inachtneming van deze verordening wordt door de betrokken Lid-Staat (Lid-Staten) aan communautaire luchtvaartmaatschappijen toegestaan om vervoersrechten op routes in de Gemeenschap uit te oefenen.

2. 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.

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

4. 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.

Artikel 4

1. a) Een Lid-Staat kan, na overleg met de andere betrokken Lid-Staten en na de Commissie en de luchtvaartmaatschappijen die de betrokken route exploiteren, op de hoogte te hebben gesteld, een openbare dienstverplichting opleggen met betrekking tot geregelde luchtdiensten naar een luchthaven die de luchtverbindingen voor een perifeer 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

▼B

voor zover zulks noodzakelijk is om op die route een toereikend aanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, capaciteit en prijzen, aan welke normen luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De Commissie maakt het bestaan van deze openbare dienstverplichting bekend in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

b) De toereikendheid van het aanbod van geregelde luchtdiensten wordt door de Lid-Staten beoordeeld in het licht van:

   i) het openbaar belang;

   ii) de mogelijkheid, meer bepaald voor eilanden, gebruik te maken van andere takken van vervoer en het vermogen van deze takken van vervoer om aan de betrokken vervoersbehoeften te voldoen;

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

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

c) Wanneer andere takken van vervoer geen toereikende en ononderbroken dienst kunnen waarborgen, kunnen de betrokken Lid-Staten 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.

d) 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 Lid-Staat de toegang tot die route beperken tot slechts één luchtvaartmaatschappij voor een periode van ten hoogste drie jaar, waarna de situatie opnieuw moet worden bezien. Het recht om dergelijke diensten te exploiteren wordt voor één of 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 Lid-Staten en de Commissie onverwijld ter kennis gebracht.

e) De oproep tot mededinging en het daaropvolgende contract behelzen onder andere de volgende punten:

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

   ii) regels voor de wijziging en beëindiging van het contract, met name om rekening te houden met onvoorziene ontwikkelingen;

   iii) de geldigheidsduur van het contract;

   iv) sancties ingeval het contract niet wordt nagekomen.

f) 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

▼B

eventuele van de betrokken Lid-Staat (Lid-Staten) verlangde vergoeding.

g) 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 Lid-Staten in staat te stellen hun opmerkingen te maken.

h) Een Lid-Staat kan een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig punt f) is geselecteerd een vergoeding uitkeren voor het voldoen aan de normen van een op grond van dit lid opgelegde openbare dienstverplichting; voor deze vergoeding worden de kosten en inkomsten in verband met de betrokken dienst in aanmerking genomen.

i) De Lid-Staten treffen de maatregelen die nodig zijn om te waarborgen dat tegen elk krachtens dit artikel 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.

j) Wanneer een openbare dienstverplichting overeenkomstig het bepaalde onder a) en c) 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.

k) Punt d) is niet van toepassing wanneer een andere betrokken Lid-Staat een andere bevredigende regeling voorstelt om aan dezelfde openbare dienstverplichting te voldoen.

2. 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 30 000 zitplaatsen per jaar overschrijdt.

3. Op verzoek van een Lid-Staat die van mening is dat de ontwikkeling van een route door het bepaalde in lid 1 overmatig wordt beperkt of uit eigen beweging, stelt de Commissie een onderzoek in en zij besluit binnen twee maanden na de ontvangst van het verzoek op basis van alle relevante factoren of lid 1 op de betrokken route van toepassing blijft.

4. De Commissie deelt haar besluit mede aan de Raad en de Lid-Staten. Iedere Lid-Staat kan het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan binnen één maand met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

Artikel 5

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.

Artikel 6

1. In afwijking van artikel 3 kan een Lid-Staat, 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,

▼B

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.

Artikel 7

Bij het onderhouden van luchtdiensten wordt het een communautaire luchtvaartmaatschappij door de betrokken Lid-Staat (Lid-Staten) toegestaan luchtdiensten te combineren en hetzelfde vluchtnummer te gebruiken.

Artikel 8

1. Deze verordening laat het recht van een Lid-Staat onverlet om de verdeling van het verkeer tussen de luchthavens van een luchthavensysteem zonder discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappij te verdelen.

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

3. Op verzoek van een Lid-Staat 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 Lid-Staat de maatregel mag blijven toepassen. De Commissie deelt haar besluit mede aan de Raad en aan de Lid-Staten.

4. 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.

5. Wanneer een Lid-Staat besluit een nieuw luchthavensysteem te vormen of een bestaand luchthavensysteem te wijzigen, stelt hij de andere Lid-Staten 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*.

Artikel 9

1. Bij ernstige congestie- en/of milieuproblemen kan de verantwoordelijke Lid-Staat, 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.

2. Maatregelen van een Lid-Staat 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 bezien;

— mogen niet ingaan tegen de doelstellingen van deze verordening;

— mogen de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen niet vervalsen;

▼B

— mogen niet restrictiever zijn dan nodig is om de problemen op te lossen.

3. Wanneer een Lid-Staat maatregelen overeenkomstig lid 1 nodig acht, stelt hij de andere Lid-Staten 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 Lid-Staat binnen één maand na ontvangst van de kennisgeving de maatregelen aanvecht of de Commissie deze overeenkomstig lid 4 aan een nader onderzoek onderwerpt.

4. Op verzoek van een Lid-Staat 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 Lid-Staten. 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.

5. In afwijking van de leden 3 en 4 kan een Lid-Staat de nodige maatregelen nemen om plotselinge kortstondige problemen op te lossen, mits deze maatregelen te verenigen zijn met lid 2. De Commissie en de Lid-Staat of Lid-Staten 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 Lid-Staat de Commissie en de andere Lid-Staten 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 geïunvolveerde Lid-Staat of Lid-Staten of uit eigen beweging kan de Commissie deze maatregelen schorsen indien zij niet voldoen aan de leden 1 en 2 of anderszins in strijd zijn met het Gemeenschapsrecht.

6. Elke Lid-Staat 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.

7. Wanneer een overeenkomstig dit artikel door een Lid-Staat 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.

8. Onverminderd artikel 8, lid 1, en tenzij de andere geïunvolveerde Lid-Staat (Lid-Staten) daarmee instemt (instemmen), staat een Lid-Staat 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 Lid-Staat zolang het een luchtvaartmaatschappij, waaraan die andere Lid-Staat 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

▼B

aanneming door de Raad en de inwerkingtreding van een verordening betreffende een gedragscode inzake de toewijzing van „slots", gebaseerd op het algemene beginsel van non-discriminatie op grond van nationaliteit.

Artikel 10

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 Lid-Staat een vergunning heeft verleend, stelt de Commissie op verzoek van die Lid-Staat 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 Lid-Staat 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 Lid-Staten. 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.

▼M1

Artikel 11

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Het comité adviseert de Commissie over de toepassing van de artikelen 9 en 10.

3. Bovendien kan het comité door de Commissie worden geraadpleegd over elke andere kwestie met betrekking tot de toepassing van deze verordening.

4. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG ([1]) van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

5. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

▼B

Artikel 12

1. Ten einde haar uit deze verordening voortvloeiende taken uit te voeren, kan de Commissie alle nodige inlichtingen inwinnen bij de betrokken Lid-Staten, die er ook voor zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een vergunning hebben verleend, inlichtingen verstrekken.

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.

([1]) 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 uitvoeringsbevoegdheden (PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23).

▼B

Artikel 13

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

Artikel 14

1. De Lid-Staten en de Commissie werken samen bij de tenuitvoerlegging van deze verordening.

2. Bij de toepassing van deze verordening verkregen vertrouwelijke informatie valt onder het beroepsgeheim.

Artikel 15

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 geïunterpreteerd in bijlage III van de onderhavige verordening, en van artikel 2, onder b), alsmede de bijlage van Verordening (EEG) nr. 294/91.

Artikel 16

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1993.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

▼B

BIJLAGE I

Lijst van „categorie 1-luchthavens”

BELGIË:	Brussel-Zaventem

▼A2

TSJECHISCHE REPUBLIEK:	Praha - Ruzyně

▼B

DENEMARKEN:	København luchthavensysteem
DUITSLAND:	Frankfurt-Rhein/Main Düsseldorf-Lohausen München Berlin luchthavensysteem

▼A2

ESTLAND:	Tallinna Lennujaam

▼B

SPANJE:	Palma de Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
GRIEKENLAND:	Athina-Hellinikon Thessaloniki Makedonia
FRANKRIJK:	Paris luchthavensysteem
IERLAND:	Dublin
ITALIË:	Roma luchthavensysteem Milano luchthavensysteem

▼A2

CYPRUS:	Luchthaven van Larnaka
LETLAND:	Riga
LITOUWEN:	Vilnius
HONGARIJE:	Internationale luchthaven van Budapest-Ferihegy
MALTA:	Luqa

▼B

NEDERLAND:	Amsterdam-Schiphol

▼A2

POLEN:	Warszawa-Okęcie

▼B

PORTUGAL:	Lisboa Faro

▼A2

SLOVENIË:	Ljubljana
SLOWAKIJE:	Bratislava Airport

▼B

VERENIGD KONINKRIJK:	London luchthavensysteem Luton

▼A1

OOSTENRIJK:	Wenen
FINLAND:	Helsinki-VantaaHelsingfors Vanda

▼**A1**

ZWEDEN:	Stockholm luchthavensysteem

▼**M2**

BULGARIJE:	Luchthaven van Sofia
ROEMENIË:	Boekarest luchthavensysteem

▼B

BIJLAGE II

Lijst van luchthavensystemen

DENEMARKEN:	København-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

▼A1

ZWEDEN:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼M2

ROEMENIË:	Boekarest luchthavensysteem: Internationale luchthaven Henri Coandă Boekarest/Internationale luchthaven Băneasa — Aurel Vlaicu Boekarest

▼B

BIJLAGE III

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.