Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►**B** **REGULAMENTUL (CEE) NR. 2408/92 AL CONSILIULUI**

din 23 iulie 1992

privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare

(JO L 240, 24.8.1992, p. 8)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 septembrie 2003	L 284	1	31.10.2003
►**M2**	Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 al Consiliului din 20 noiembrie 2006	L 363	1	20.12.2006

Astfel cum a fost modificat prin:

►**A1**	Actul de aderare a Austriei, a Suediei și a Finlandei	C 241	21	29.8.1994
►**A2**	Actul Privind condițiile de aderare la Uniunea Europeană a Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările tratatelor pe care se întemeiază Uniunea Europeană	L 236	33	23.9.2003

▼B

REGULAMENTUL (CEE) NR. 2408/92 AL CONSILIULUI

din 23 iulie 1992

privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ([1]),

având în vedere avizul Parlamentului European ([2]),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ([3]),

întrucât este important să se elaboreze o politică în domeniul transportului aerian pentru piața internă pe o perioadă care expiră la 31 decembrie 1992, conform articolului 8a din tratat;

întrucât piața internă cuprinde un spațiu fără frontiere interne în care se asigură libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalurilor;

întrucât Decizia 87/602/CEE a Consiliului din 14 decembrie 1987 privind împărțirea capacității de transport al pasagerilor între operatorii de transport aerian în cadrul serviciilor aeriene regulate între state membre și accesul operatorilor de transport aerian la rute ale serviciilor aeriene regulate între state membre ([4]) și Regulamentul (CEE) nr. 2343/90 al Consiliului din 24 iulie 1990 privind accesul operatorilor de transport aerian la rute ale serviciilor aeriene regulate intracomunitare și împărțirea capacității de transport al pasagerilor între operatorii de transport aerian în cadrul serviciilor aeriene regulate între state membre ([5]) constituie primele etape în vederea realizării pieței interne în ceea ce privește accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rute ale serviciilor aeriene regulate intracomunitare;

întrucât, conform dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 2343/90, Consiliul decide revizuirea regulamentului menționat până cel târziu la 30 iunie 1992;

întrucât în Regulamentul (CEE) nr. 2343/90 Consiliul a decis să adopte norme care să reglementeze eliberarea de licențe de exploatare a rutelor până cel târziu la 1 iulie 1992;

întrucât în Regulamentul (CEE) nr. 2343/90 Consiliul a decis să elimine, până la 1 ianuarie 1993, restricțiile între statele membre în privința capacității;

întrucât în Regulamentul (CEE) nr. 2343/90 Consiliul a confirmat că drepturile de cabotaj constituie o parte integrantă a pieței interne;

întrucât Spania și Regatul Unit au convenit la Londra, la 2 decembrie 1987, într-o declarație comună a miniștrilor afacerilor externe ai celor două țări, asupra unor măsuri de extindere a cooperării în utilizarea aeroportului Gibraltar și aceste măsuri nu au fost puse încă în aplicare;

([1]) JO C 258, 4.10.1991, p. 2.
([2]) JO C 125, 18.5.1992, p. 146.
([3]) JO C 169, 6.7.1992, p. 15.
([4]) JO L 374, 31.12.1987, p. 19.
([5]) JO L 217, 11.8.1990, p. 8.

▼B

întrucât dezvoltarea sistemului de trafic aerian în insulele greceşti şi în insulele din Oceanul Atlantic cuprinzând regiunea autonomă a Azorelor este în prezent inadecvată şi, din acest motiv, aeroporturile situate pe aceste insule ar trebui să fie temporar exceptate de la aplicarea prezentului regulament;

întrucât este necesar să se elimine restricţiile în ceea ce priveşte marcarea multiplă şi drepturile de trafic de a cincea libertate şi să se introducă treptat drepturile de cabotaj pentru a stimula dezvoltarea sectorului comunitar de transport aerian şi a îmbunătăţi serviciile oferite utilizatorilor;

întrucât este necesar, în situaţii limitate, să se prevadă dispoziţii speciale pentru obligaţiile de serviciu public necesare pentru menţinerea de servicii aeriene adecvate care să deservească regiunile naţionale;

întrucât este necesar să se prevadă dispoziţii speciale pentru servicii aeriene noi între aeroporturile regionale;

întrucât, din raţiuni de planificare a transportului aerian, este necesar să se acorde statelor membre dreptul de a stabili norme nediscriminatorii pentru repartizarea traficului aerian între aeroporturile care fac parte din acelaşi sistem aeroportuar;

întrucât exercitarea drepturilor de trafic trebuie să fie compatibilă cu normele de exploatare privind siguranţa, protecţia mediului şi condiţiile de acces la aeroporturi şi trebuie să fie tratată fără discriminare;

întrucât, ţinând seama de problemele de congestionare sau de mediu, este necesar să se prevadă posibilitatea de a se impune anumite restrângeri în exercitarea drepturilor de trafic;

întrucât, ţinând seama de situaţia concurenţială a pieţei, ar trebui să se prevadă dispoziţii care să împiedice ca operatorii de transport aerian să fie supuşi unor efecte economice nejustificate;

întrucât este necesar să se specifice obligaţiile statelor membre şi ale operatorilor de transport aerian în vederea furnizării informaţiilor necesare;

întrucât este oportun să se asigure evaluarea pe baze identice a accesului la piaţă pentru serviciile aeriene de acelaşi tip;

întrucât este oportun ca toate chestiunile referitoare la accesul la piaţă să fie abordate în acelaşi regulament;

întrucât prezentul regulament înlocuieşte parţial Regulamentul (CEE) nr. 2343/90 şi Regulamentul (CEE) nr. 294/91 al Consiliului din 4 februarie 1991 privind funcţionarea serviciilor de transport de mărfuri pe calea aerului între statele membre ([1]),

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Prezentul regulament se aplică serviciilor aeriene regulate şi neregulate în ceea ce priveşte accesul lor la rutele din cadrul Comunităţii.

(2) Aplicarea prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere poziţiilor juridice respective ale Regatului Spaniei şi Regatului Unit cu privire la diferendul lor referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

(3) Aplicarea dispoziţiilor prezentului regulament în cazul aeroportului Gibraltar se suspendă până la intrarea în vigoare a măsurilor prevăzute în declaraţia comună a miniştrilor afacerilor externe ai Regatului Spaniei şi Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele

([1]) JO L 36, 8.2.1991, p. 1.

▼B

Regatului Spaniei și Regatului Unit informează Consiliul cu privire la această dată.

(4) Aeroporturile de pe insulele grecești și de pe insulele din Oceanul Atlantic cuprinzând regiunea autonomă a Azorelor sunt exceptate de la aplicarea prezentului regulament până la 30 iunie 1993. În cazul în care Consiliul nu decide altfel, la propunerea Comisiei, această excepție se aplică pe o perioadă suplimentară de cinci ani și poate fi prelungită cu încă cinci ani.

Articolul 2

În înțelesul prezentului regulament:

(a) „operator de transport aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian care deține o licență de funcționare valabilă;

(b) „operator de transport aerian comunitar” înseamnă un operator de transport aerian care deține o licență de funcționare valabilă acordată de către un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind emiterea de licențe pentru operatorii de transport aerian ([1]);

(c) „serviciu aerian” înseamnă un zbor sau o serie de zboruri pentru transportul de pasageri, marfă și/sau corespondență, contra unei remunerații sau a unei plăți;

(d) „serviciu aerian regulat” înseamnă o serie de zboruri care prezintă toate caracteristicile următoare:

(i) este efectuat, contra unei remunerații, pentru transportul de pasageri, marfă și/sau corespondență, în astfel de condiții încât la fiecare zbor să fie puse la dispoziția publicului locuri pentru achiziție individuală (fie direct de la operatorul de transport aerian, fie de la agenții săi autorizați);

(ii) este astfel organizat încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe aeroporturi:

1. în conformitate cu un orar public; sau

2. cu zboruri a căror regularitate sau frecvență constituie o serie sistematică evidentă;

(e) „zbor” înseamnă plecarea de la un aeroport determinat spre un aeroport de destinație determinat;

(f) „drept de trafic” înseamnă dreptul unui operator de transport aerian de a transporta pasageri, marfă și/sau corespondență, în cadrul unui serviciu de transport aerian între două aeroporturi comunitare;

(g) „vânzarea de locuri individuale” înseamnă vânzarea directă către public de locuri individuale în avion, fără nici un alt serviciu asociat, cum ar fi cazarea, de către operatorul de transport aerian, agentul său autorizat sau un agent de charter;

(h) „stat membru interesat/state membre interesate” înseamnă statul membru sau statele membre între care sau în cadrul cărora funcționează o linie aeriană;

(i) „stat membru implicat/state membre implicate” înseamnă statul membru interesat sau statele membre interesate și statul membru sau statele membre în care operatorul de transport aerian sau operatorii de transport aerian care exploatează serviciul aerian dețin licența;

(j) „stat de înregistrare” înseamnă statul membru în care se acordă licența menționată la litera (b);

([1]) JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

▼B

(k) „aeroport” înseamnă orice zonă dintr-un stat membru care este deschisă activităților comerciale de transport aerian;

(l) „aeroport regional” înseamnă orice aeroport care nu figurează pe lista de aeroporturi de categoria 1 enumerate în anexa I;

(m) „sistem aeroportuar” înseamnă două sau mai multe aeroporturi grupate pentru a deservi același oraș sau conurbație, după cum se indică în anexa II;

(n) „capacitate” înseamnă numărul de locuri oferite publicului larg în cadrul unui serviciu aerian regulat și în cursul unei perioade determinate;

(o) „obligație de serviciu public” înseamnă obligația impusă unui operator de transport aerian de a adopta, în privința unei rute pe care o poate exploata pe baza unei licențe care i-a fost acordată de către un stat membru, toate măsurile necesare pentru a asigura prestarea unui serviciu care să îndeplinească standarde stabilite de continuitate, regularitate, capacitate și tarife practicate, standarde pe care operatorul de transport nu și le-ar asuma dacă ar ține seama exclusiv de interesul său comercial.

Articolul 3

(1) Sub rezerva prezentului regulament, operatorii de transport aerian comunitari sunt autorizați de către statul membru interesat sau de către statele membre interesate să exercite drepturi de trafic pe rute intracomunitare.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), înainte de 1 aprilie 1997 un stat membru nu este obligat să autorizeze exercitarea de drepturi de cabotaj pe teritoriul său de către operatorii de transport aerian comunitari care sunt deținători ai unei licențe acordate de către un alt stat membru, decât dacă:

(i) drepturile de trafic sunt exercitate în cadrul unui serviciu care constituie o prelungire a unui serviciu cu locul de plecare în statul de înregistrare al operatorului de transport sau faza preliminară a unui serviciu cu destinația în acel stat, fiind programat ca atare;

(ii) operatorul de transport aerian nu utilizează pentru serviciul de cabotaj mai mult de 50 % din capacitatea sa sezonieră în același serviciu în cadrul căruia serviciul de cabotaj constituie prelungirea sau faza preliminară.

(3) Un operator de transport aerian care exploatează servicii de cabotaj în conformitate cu alineatul (2) furnizează, la cerere, statului sau statelor membre implicate toate informațiile necesare pentru aplicarea dispozițiilor din acel alineat.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (1), înainte de 1 aprilie 1997 un stat membru poate, fără nici o discriminare pe bază de naționalitate a proprietarilor și identitate a operatorului de transport aerian, indiferent dacă exploatează rutele respective sau a prezentat o cerere în acest sens, să reglementeze accesul la rutele din teritoriul său pentru operatorii de transport aerian cărora le-a acordat licență în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92, fără a aduce atingere sub nici o formă dreptului comunitar și în special regulilor de concurență.

Articolul 4

(1) (a) În urma consultărilor cu celelalte state membre interesate și după informarea Comisiei și a operatorilor de transport aerian care exploatează ruta, un stat membru poate impune obligații de serviciu public referitoare la servicii aeriene regulate unui aeroport care deservește o regiune periferică sau de dezvoltare

▼B

de pe teritoriul său sau pe o rută cu trafic scăzut spre orice aeroport regional de pe teritoriul său, dacă aceste rute sunt considerate a fi vitale pentru dezvoltarea economică a regiunii în care este localizat aeroportul, în măsura necesară pentru a asigura pe această rută o prestare adecvată a serviciilor aeriene regulate, cu respectarea unor standarde fixe de continuitate, regularitate, capacitate și tarife practicate, standarde pe care operatorii de transport aerian nu și le-ar asuma dacă ar ține seama exclusiv de interesul lor comercial. Comisia publică aceste obligații de serviciu public în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

(b) Caracterul adecvat al serviciilor aeriene regulate este evaluat de către statele membre luând în considerare:

(i) interesul public;

(ii) posibilitatea, în special pentru regiunile insulare, de a se recurge la alte forme de transport și de capacitatea acestor forme de a răspunde necesităților de transport avute în vedere;

(iii) tarifele și condițiile de transport aerian care pot fi propuse utilizatorilor;

(iv) efectul conjugat al tuturor operatorilor de transport aerian care exploatează sau intenționează să exploateze ruta în cauză.

(c) În cazurile în care alte forme de transport nu pot asigura un serviciu adecvat și continuu, statele membre interesate pot prevedea în cadrul obligațiilor de serviciu public cerința ca orice operator de transport aerian care intenționează să exploateze ruta să garanteze că o va exploata pe o perioadă de timp determinată și precizată, în conformitate cu celelalte condiții ale obligațiilor de serviciu public.

(d) În cazul în care nici un operator de transport aerian nu a început sau nu este pe punctul de a începe prestarea de servicii aeriene regulate pe o rută în conformitate cu obligațiile de serviciu public care au fost impuse pe acea rută, statul membru poate limita accesul la ruta respectivă la un singur operator de transport aerian pe o perioadă maximă de trei ani, după care situația se reexaminează. Dreptul de a exploata aceste servicii se acordă prin licitație publică, fie pentru o singură rută, fie pentru un grup de rute, operatorului de transport aerian comunitar autorizat să exploateze astfel de servicii aeriene. Invitația pentru depunerea de oferte se publică în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* iar termenul de depunere a ofertelor este de cel puțin o lună de la data publicării. Ofertele prezentate de operatorii de transport aerian sunt comunicate imediat celorlalte state membre interesate precum și Comisiei.

(e) Invitația pentru depunerea de oferte și contractul care se încheie ulterior cuprinde, *inter alia*, următoarele puncte:

(i) normele impuse de obligațiile de serviciu public;

(ii) normele privind modificarea și rezilierea contractului, în special pentru a ține cont de modificările imprevizibile;

(iii) perioada de valabilitate a contractului;

(iv) sancțiunile în caz de nerespectare a contractului.

(f) Selectarea din rândul ofertelor depuse se efectuează cât mai curând posibil, luându-se în considerare caracterul adecvat al serviciului, inclusiv tarifele și condițiile care pot fi propuse utilizatorilor, și costul compensației cerute din partea statului membru sau statelor membre interesate, după caz.

▼B

(g) Fără a aduce atingere dispozițiilor literei (f), selectarea nu se poate face decât după încheierea unei perioade de două luni de la termenul pentru depunerea ofertelor, pentru a permite altor state membre să formuleze observații.

(h) Un stat membru poate plăti o compensație unui operator de transport aerian, care a fost selecționat conform dispozițiilor literei (f), pentru îndeplinirea normelor decurgând din obligațiile de serviciu public impuse conform prezentului paragraf; această compensație ține cont de cheltuielile și veniturile generate de serviciu.

(i) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru ca orice decizie adoptată conform prezentului articol să poată fi reexaminată în mod efectiv și, în special, cât mai curând posibil, pe motiv că decizia contravine legislației comunitare sau normelor de drept intern care pun în aplicare această legislație.

(j) Dacă o obligație de serviciu public a fost impusă în conformitate cu dispozițiile literelor (a) și (c), operatorii de transport aerian nu pot efectua vânzarea de locuri individuale decât dacă serviciul aerian respectiv îndeplinește toate criteriile stabilite de obligația de serviciu public. Prin urmare, acest serviciu aerian este considerat ca fiind un serviciu aerian regulat.

(k) Dispozițiile literei (d) nu se aplică în situația în care un alt stat membru interesat propune un mijloc alternativ satisfăcător de îndeplinire a aceleiași obligații de serviciu public.

(2) Alineatul (1) litera (d) nu se aplică rutelor pe care alte forme de transport pot asigura un serviciu adecvat și continuu în cazul în care capacitatea oferită depășește 30 000 locuri pe an.

(3) La cererea unui stat membru care consideră că dezvoltarea unei rute este restricționată în mod nejustificat de dispozițiile alineatului (1), sau din proprie inițiativă, Comisia efectuează o anchetă și în termen de două luni de la primirea cererii decide, pe baza tuturor factorilor relevanți, dacă alineatul (1) continuă să se aplice în cazul rutei respective.

(4) Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre. Orice stat membru poate sesiza Consiliul cu privire la decizia Comisiei în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate adopta o decizie diferită în termen de o lună.

Articolul 5

În cazul rutelor interne pentru care, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, s-a acordat printr-un act cu putere de lege sau contract o concesiune exclusivă și pe care alte forme de transport nu pot asigura un serviciu adecvat și continuu, concesiunea respectivă rămâne valabilă până la data încetării sale sau timp de trei ani, în funcție de data cea mai apropiată.

Articolul 6

(1) Fără a aduce atingere articolului 3, dacă unul dintre operatorii de transport aerian care deține o licență acordată de către un stat membru a început să exploateze un serviciu aerian de pasageri regulat cu aeronave de maximum 80 de locuri pe o rută nouă între aeroporturi regionale, cu o capacitate care nu depășește 30 000 de locuri pe an, acest stat membru poate refuza, în cursul unei perioade de doi ani, un serviciu aerian regulat prestat de un alt operator de transport aerian, cu excepția cazului în care acest serviciu este prestat cu aeronave care nu depășesc 80 de locuri sau este prestat astfel încât să nu fie disponibile

▼B

la vânzare mai mult de 80 de locuri pentru fiecare zbor între cele două aeroporturi respective.

(2) Articolul 4 alineatele (3) și (4) se aplică coroborat cu alineatul (1) al prezentului articol.

Articolul 7

În procesul de prestare a serviciilor aeriene, un operator de transport aerian comunitar este autorizat de către statul membru interesat sau de către statele membre interesate să combine serviciile aeriene și să utilizeze același număr de zbor.

Articolul 8

(1) Prezentul regulament nu aduce atingere dreptului unui stat membru de a reglementa, fără discriminare pe temei de naționalitate sau identitate a operatorului de transport aerian, împărțirea traficului între aeroporturile situate în cadrul unui sistem aeroportuar.

(2) Exercitarea drepturilor de trafic este conformă regulilor de exploatare comunitare, de drept intern, regionale sau locale publicate, referitoare la securitate, protecția mediului și alocarea sloturilor.

(3) La cererea unui stat membru sau din propria inițiativă, Comisia examinează aplicarea alineatelor (1) și (2) și, în termen de o lună de la primirea cererii și după consultarea comitetului menționat la articolul 11, decide dacă statul membru poate continua aplicarea măsurii. Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre.

(4) Orice stat membru poate sesiza Consiliul cu privire la decizia Comisiei, în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate, în cazuri excepționale, să adopte o decizie diferită în termen de o lună.

(5) Când un stat membru decide să înființeze un nou sistem aeroportuar sau să modifice unul deja existent, acesta informează celelalte state membre și Comisia. După verificarea modului de grupare a aeroporturilor pentru a deservi același oraș sau aceeași conurbație, Comisia publică o anexă II revizuită în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 9

(1) Dacă există probleme grave de congestie și/sau de mediu, statul membru responsabil poate, sub rezerva prezentului articol, să impună condiții privind drepturile de trafic, să restrângă sau să refuze exercitarea acestor drepturi, în special atunci când alte moduri de transport pot furniza un serviciu satisfăcător.

(2) Măsurile luate de un stat membru în conformitate cu alineatul (1):

— sunt nediscriminatorii în temeiul naționalității sau identității operatorilor de transport aerian;

— au o durată de valabilitate limitată, care nu depășește trei ani, după care sunt reexaminate;

— nu aduc atingere în mod necorespunzător obiectivelor prezentului regulament;

— nu denaturează în mod necorespunzător concurența dintre operatorii de transport aerian;

— nu sunt mai restrictive decât este necesar pentru rezolvarea problemelor.

▼B

(3) Dacă un stat membru consideră că măsurile menționate la alineatul (1) sunt necesare, el informează, cu cel puțin trei luni înainte de aplicarea lor, celelalte state membre și Comisia, furnizând o justificare adecvată a acestor măsuri. Măsurile pot fi aplicate în cazul în care, în decurs de o lună de la primirea informațiilor, un stat membru interesat nu contestă măsurile sau în cazul în care Comisia, conform alineatului (4), nu le supune unei examinări suplimentare.

(4) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează măsurile menționate la alineatul (1). În cazul în care Comisia, în termen de o lună de la primirea informațiilor conform alineatului (3), decide să examineze măsurile, ea indică în același timp dacă măsurile pot fi aplicate total sau parțial în timpul examinării, ținând seama în special de posibilitatea unor efecte ireversibile. După consultarea comitetului menționat la articolul 11, Comisia decide, în termen de o lună după primirea informațiilor necesare, dacă măsurile sunt corespunzătoare și conforme cu prezentul regulament și nu contravin în nici un mod dreptului comunitar. Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre. În așteptarea acestei decizii, Comisia poate hotărî măsuri provizorii, inclusiv suspendarea, totală sau parțială, a măsurilor, ținând cont în special de posibilitatea unor efecte ireversibile.

(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (3) și (4), un stat membru poate lua măsurile necesare pentru a face față problemelor inopinate de scurtă durată, cu condiția ca aceste măsuri să fie conforme dispozițiilor alineatului (2). Comisia și statul/statele membre sunt informate fără întârziere cu privire la aceste măsuri, care sunt însoțite de o justificare adecvată. În cazul în care problemele care necesită aceste măsuri continuă să existe după încheierea unei perioade de 14 zile, statul membru trebuie să informeze Comisia și celelalte state membre în consecință și poate, cu acordul Comisiei, să prelungească aplicarea măsurilor pentru o perioadă suplimentară de maximum 14 zile. La cererea statului sau statelor membre implicate sau din proprie inițiativă, Comisia poate suspenda aplicarea acestor măsuri dacă ele nu satisfac cerințele alineatelor (1) și (2) sau contravin în alt mod dreptului comunitar.

(6) Orice stat membru poate sesiza Consiliul, în termen de o lună, cu privire la decizia luată de către Comisie conform alineatelor (4) sau (5). Consiliul, hotărând cu o majoritate calificată, poate, în cazuri excepționale, să adopte o decizie diferită în termen de o lună.

(7) Dacă o decizie luată de către un stat membru în conformitate cu prezentul articol limitează activitatea unui operator de transport aerian comunitar pe o rută intracomunitară, aceleași condiții sau limitări se aplică tuturor operatorilor de transport aerian comunitari care exploatează aceeași rută. Dacă decizia implică refuzul unor servicii noi sau suplimentare, același tratament se aplică tuturor cererilor prezentate de către operatorii de transport aerian comunitari privind servicii noi sau suplimentare pe ruta respectivă.

(8) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (1) și exceptând acordul statului sau statelor membre implicate, un stat membru nu autorizează un operator de transport aerian:

(a) să înființeze un serviciu nou; sau

(b) să sporească frecvența unui serviciu existent

între un anumit aeroport de pe teritoriul său și un alt stat membru atât timp cât un operator de transport aerian titular al unei licențe acordate de către acest din urmă stat membru nu este autorizat, pe baza regulilor referitoare la atribuirea de sloturi prevăzute la articolul 8 alineatul (2), să înființeze un serviciu nou sau să sporească frecvențele unui serviciu existent către aeroportul respectiv, în așteptarea adoptării de către Consiliu și intrării în vigoare a unui regulament care să instituie un cod de conduită privind alocarea sloturilor, pe baza principiului general al nediscriminării pe motiv de naționalitate.

▼B

Articolul 10

(1) Limitele de capacitate nu se aplică serviciilor aeriene cuprinse în prezentul regulament decât în măsura prevăzută de articolele 8 și 9 și de prezentul articol.

(2) În cazul în care aplicarea alineatului (1) cauzează un grav prejudiciu financiar operatorului/operatorilor de transport aerian care efectuează servicii aeriene regulate și care sunt titular/titulari ai unei licențe acordate de către un stat membru, Comisia examinează, la cererea acestui stat membru, pe baza tuturor elementelor pertinente, inclusiv situația pieței și în special situația în care posibilitățile operatorilor de transport aerian din acest stat membru de a concura în mod efectiv pe piață sunt afectate în mod necorespunzător, situația financiară a operatorului/operatorilor de transport aerian în cauză și rata de utilizare a capacității realizată și adoptă o decizie privind necesitatea stabilizării, pe o perioadă limitată, a capacității de prestare a unor servicii aeriene regulate spre și dinspre statul respectiv.

(3) Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre. Orice stat membru poate sesiza Consiliul cu privire la decizia Comisiei în termen de o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate, în cazuri excepționale, să adopte o decizie diferită în termen de o lună.

▼M1

Articolul 11

(1) Comisia este asistată de un comitet.

(2) Comitetul consiliază Comisia cu privire la aplicarea articolelor 9 și 10.

(3) De asemenea, comitetul poate fi consultat de Comisie cu privire la orice altă chestiune referitoare la aplicarea prezentului regulament.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul articol, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE [1], cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

(5) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

▼B

Articolul 12

(1) Pentru îndeplinirea sarcinilor care-i revin în conformitate cu prezentul regulament, Comisia poate obține toate informațiile necesare de la statele membre interesate și de la operatorii de transport aerian cărora acestea le-au acordat licențe.

(2) În cazul în care un operator de transport aerian nu furnizează informațiile solicitate în termenul fixat de Comisie sau le furnizează într-o formă incompletă, Comisia le solicită prin decizie adresată statului membru în cauză. Decizia cuprinde informațiile cerute și fixează un termen corespunzător în care acestea să fie furnizate.

Articolul 13

Comisia publică un raport privind aplicarea prezentului regulament până la 1 aprilie 1994 și ulterior în mod periodic.

---

[1] Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (JO L 184, 17.7.1999, p. 23).

▼B

Articolul 14

(1) Statele membre și Comisia cooperează pentru aplicarea prezentului regulament.

(2) Informațiile confidențiale obținute în cadrul aplicării prezentului regulament se încadrează în sfera secretului profesional.

Articolul 15

Regulamentele (CEE) nr. 2343/90 și 294/91 se abrogă, cu excepția articolului 2 litera (e) punctul (ii) și a anexei I la Regulamentul (CEE) nr. 2343/90, astfel cum este interpretată în anexa III a prezentului regulament, a articolului 2 litera (b) și a anexei Regulamentului (CEE) nr. 294/91.

Articolul 16

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 ianuarie 1993.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

Lista aeroporturilor din categoria 1

BELGIA:	Bruxelles-Zaventem
DANEMARCA:	Sistemul aeroportuar din Copenhaga
GERMANIA:	Frankfurt-Rhein/Main Düsseldorf-Lohausen München Sistemul aeroportuar din Berlin
SPANIA:	Palma-Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
GRECIA:	Atena-Hellinikon Salonic-Macedonia
FRANȚA:	Sistemul aeroportuar din Paris
IRLANDA:	Dublin
ITALIA:	Sistemul aeroportuar din Roma Sistemul aeroportuar din Milano
Țările de Jos:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGALIA:	Lisabona Faro
REGATUL UNIT:	Sistemul aeroportuar din Londra Luton

▼A1

AUSTRIA:	Viena
FINLANDA:	Helsinki-Vantaa/Helsingfors, Vanda
SUEDIA:	Sistemul de aeroport Stockholm

▼A2

REPUBLICA CEHĂ:	Praha-Ruzyně
ESTONIA:	Tallinna Lennujaam
CIPRU:	Larnaka airport
LETONIA:	Riga
LITUANIA:	Vilnius
UNGARIA:	Budapest-Ferihegy International Airport
MALTA:	Luqa
POLONIA:	Warszawa-Okęcie
SLOVENIA:	Ljubljana
SLOVACIA:	Bratislava Airport

▼M2

BULGARIA:	Aeroportul din Sofia
ROMÂNIA:	Sistemul aeroportuar București

▼B

ANEXA II

Lista sistemelor aeroportuare

DANEMARCA:	Copenhaga-Kastrup/Roskilde
GERMANIA:	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANȚA:	Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
ITALIA:	Roma-Fiumicino/Ciampino Milano-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Veneția-Tessera/Treviso
REGATUL UNIT:	Londra-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

SUEDIA:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼M2

ROMÂNIA:	Sistemul aeroportuar București: aeroportul internațional „Henri Coanda” București/aeroportul internațional „Băneasa-Aurel Vlaicu” București

▼B

ANEXA III

Interpretarea menționată la articolul 15

Conform dispozițiilor din anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2343/90, operatorul de transport aerian Scanair, care este structurat și organizat exact precum Scandinavian Airlines System, trebuie să fie considerat în același mod ca și operatorul de transport aerian Scandinavian Airlines System.