Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 2408/92
af 23. juli 1992
om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet

(EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8)

Ændret ved:

			Tidende	
		nr.	side	dato
►**A1**	Tiltrædelsesakt for Østrig, Finland og Sverige	C 241	21	29.8.1994
	(tilpasset ved Rådets beslutning 95/1/EF, Euratom, EKSF)	L 1	1	1.1.1995

▼B

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 2408/92

af 23. juli 1992

om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2.

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([3]), og

og ud fra følgende betragtninger:

Det er vigtigt at fastlægge en luftfartspolitik for det indre marked i løbet af perioden indtil den 31. december 1992, jf. Traktatens artikel 8 A;

det indre marked indebærer et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital;

Rådets beslutning 87/602/EØF af 14. december 1987 om deling af passagerkapaciteten mellem luftfartsselskaber ved ruteflyvning mellem medlemsstaterne samt om luftfartsselskabers adgang til at deltage i ruteflyvning mellem medlemsstaterne ([4]) og Rådets forordning (EØF) nr. 2343/90 af 24. juli 1990 om luftfartsselskabers adgang til at deltage i ruteflyvning inden for Fællesskabet samt om deling af passagerkapaciteten mellem luftfartsselskaber ved ruteflyvning mellem medlemsstaterne ([5]) udgør de første skridt med henblik på gennemførelsen af det indre marked hvad angår luftfartsselskabers adgang til at deltage i ruteflyvning inden for Fællesskabet;

ifølge forordning (EØF) nr. 2343/90 skal Rådet træffe afgørelse om revision af denne forordning senest den 30. juni 1992;

Rådet besluttede ved forordning (EØF) nr. 2343/90 at vedtage regler om ruteflyvningstilladelser til iværksættelse senest den 1. juli 1992;

Rådet besluttede ved forordning (EØF) nr. 2343/90 at ophæve kapacitetsbegrænsninger mellem medlemsstaterne senest den 1. januar 1993;

i Rådets forordning (EØF) nr. 2343/90 bekræftedes det, at cabotagetrafikrettigheder er en integrerende del af det indre marked;

en ordning vedrørende udvidet samarbejde om anvendelsen af lufthavnen i Gibraltar blev vedtaget i London den 2. december 1987 af Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige i form af en fælles erklæring fra de to landes udenrigsministre; denne ordning er endnu ikke iværksat;

lufttrafiksystemet på de græske øer og på de Atlanterhavsøer, der udgør den autonome region Acorerne, er på nuværende tidspunkt ikke tilstrækkeligt udviklet, og lufthavnene på disse øer bør derfor midlertidigt undtages fra forordningens anvendelsesområde;

det er nødvendigt at afskaffe restriktionerne med hensyn til udpegning af flere luftfartsselskaber og til femte frihedsrettighed og gradvis at indføre cabotagerettigheder for at stimulere udviklingen af Fællesskabets luftfartssektor og forbedre servicen for brugerne;

det er nødvendigt at indføre særlige bestemmelser, som skal gælde under visse omstændigheder, for forpligtelse til offentlig tjeneste, som

([1]) EFT nr. C 258 af 4. 10. 1991, s. 10.
([2]) EFT nr. C 125 af 18. 5. 1992, s. 146.
([3]) EFT nr. C 169 af 6. 7. 1992, s. 15.
([4]) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 19.
([5]) EFT nr. L 217 af 11. 8. 1990, s. 8.

▼B

er nødvendig for at opretholde passende trafikflyvning til nationale områder;

det er nødvendigt at indføre særlige bestemmelser for ny trafikflyvning mellem regionale lufthavne;

af hensyn til planlægningen af luftfarten er det nødvendigt at give medlemsstaterne ret til at fastsætte ikke-diskriminerende regler om fordeling af lufttrafikken mellem lufthavne inden for samme lufthavnssystem;

udøvelsen af trafikrettigheder skal ske uden forskelsbehandling og i overensstemmelse med operationelle regler om sikkerhed, miljøbeskyttelse og betingelserne for adgang til lufthavne;

i betragtning af overbelastnings- og miljøproblemer er det nødvendigt at give mulighed for at indføre visse begrænsninger i udøvelsen af trafikrettigheder;

i betragtning af konkurrencesituationen på markedet bør de er træffes foranstaltninger for at forhindre urimelige økonomiske virkninger for luftfartsselskaberne;

det er nødvendigt at specificere medlemsstaternes og luftfartsselskabernes pligter med hensyn til at tilvejebringe de nødvendige oplysninger;

det er hensigtmæssigt at sikre en identisk vurdering og evaluering af adgangen til markedet for samme type trafikflyvning;

det er hensigtmæssigt, at alle spørgsmål vedrørende markedsadgang behandles i samme forordning;

denne forordning træder delvis i stedet for forordning (EØF) nr. 2343/90 og Rådets forordning (EØF) nr. 294/91 af 4. februar 1991 om fragtflyvning mellem medlemsstaterne [1] —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. Denne forordning omhandler adgang til ruter inden for Fællesskabet, både for ruteflyvning og for charterflyvning.

2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forende Kongeriges retlige holdning til den bestående uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på.

3. Anvendelsen af bestemmelserne i denne forordning på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil den ordning, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2. december 1987 fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, er iværksat, Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet herom på denne dato.

4. Lufthavnene på de græske øer og på de Atlanterhavsøer, som udgør den autonome region Acorerne, undtages indtil den 30. juni 1993 fra forordningens anvendelsesområde. Medmindre Rådet på forslag af Kommissionen træffer anden afgørelse, gælder denne undtagelse i en yderligere periode på fem år og kan herefter forlænges i endnu fem år.

Artikel 2

I denne forordning forstås ved:

a) »luftfartsselskab«, et lufttrafikforetagende med en gyldig licens

b) »EF-luftfartsselskab«, et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med Rådets forord-

[1] EFT nr. L 36 af 8. 2. 1991, s. 1.

▼B

ning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber [1]

c) »trafikflyvning«, en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift

d) »ruteflyvning«, en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:

i) de gennemføres med luftfartøjer til transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag, således at der for hver flyvning udbydes pladser til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer)

ii) de gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne:

1) enten i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

2) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger

e) »flyvning«, en afgang fra en nærmere angivet lufthavn til en nærmere angivet betemmelseslufthavn

f) »trafikrettighed«, et luftfartsselskabs ret til at transportere passagerer, fragt og/eller post i trafikflyvning mellem to EF-lufthavne

g) »seat only-salg«, et luftfartsselskabs eller dets autoriserede bureauers eller en chartrers salg direkte til offentligheden af pladser, uden anden form for tjenesteydelse, såsom indkvartering, inkluderet

h) »berørt(e) medlemsstat(er)«, de(n) medlemsstat(er), mellem hvilke eller inden for hvilken der drives trafikflyvning

i) »involveret medlemstat/involverede medlemsstater«, den (de) berørte medlemsstat(er) og den (de) medlemsstat(er), hvori det (de) luftfartsselskab(er), der driver trafikflyvning, har licens

j) »registreringsstat«, den medlemsstat, hvor den i litra b) nævnte licens er udstedt

k) »lufthavn«, et område inden for en medlemsstat, der er åben for erhvervsmæssig lufttransport

l) »regional lufthavn«, enhver anden lufthavn end dem, der er opført i bilag I som kategori 1-lufthavne

m) »lufthavnssystem«, to eller flere lufthavne, der udgør en enhed, som trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, jf. bilag II

n) »kapacitet«, det antal sæder, der udbydes til publikum på en ruteflyvning i et givet tidsrum

o) »forpligtelse til offentlig tjeneste«, et luftfartsselskabs forpligtelse til på enhver rute, hvortil det har fået udstedt licens af en medlemsstat, at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre driften i overensstemmelse med sådanne fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prisfastsættelse, som selskabet ikke ville have påtaget sig, hvis det alene skulle tilgodese sine kommercielle interesser.

Artikel 3

1. Medmindre andet følger af denne forordning, tillader den (de) berørte medlemsstat(er) EF-luftfartsselskaber at udøve trafikrettigheder på ruter inden for Fællesskabet.

2. Uanset stk. 1 har en medlemsstat indtil 1. april 1997 ikke pligt til at give EF-luftfartsselskaber, der har fået udstedt licens af en anden medlemsstat, cabotagetrafikrettigheder på sit område, medmindre:

i) trafikrettighederne udøves på en forbindelse, der udgør og indgår i fartplanen som en forlængelse af en forbindelse fra eller som en

[1] Se side 1 i denne Tidende.

▼B

første delstrækning af en forbindelse til luftfartsselskabets registreringsstat

ii) luftfartsselskabet på cabotageforbindelsen højst anvender 50 % af sin sæsonbestemte kapacitet på den forbindelse, som cabotageforbindelsen er en forlængelse eller første delstrækning af.

3. Et luftfartsselskab, der driver cabotageflyvning i overensstemmelse med stk. 2, skal efter anmodning give den (de) involverede medlemsstat(er) alle nødvendige oplysninger til gennemførelse af nævnte stykke.

4. Uanset stk. 1 kan en medlemsstat uden forskelsbehandling på grundlag af ejerskabets nationalitet og luftfartsselskabets identitet, hvad enten luftfartsselskabet er indehaver af eller ansøger om licens på de pågældende ruter, indtil 1. april 1997 regulere adgangen til enkelte ruter på sit område for luftfartsselskaber, den har godkendt i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 2407/92, når den ikke i øvrigt tilsidesætter fællesskabsretten, herunder navnlig konkurrencereglerne.

Artikel 4

1. a) 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 i et yderområde eller et udviklingsområde på dens område eller på en rute med ringe trafik til en regional lufthavn på dens område, hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske udvikling i det område, hvor lufthavnen er beliggende, i det omfang det er nødvendigt for at sikre passende ruteflyvning på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prifsfastsættelse, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser. Kommissionen offentliggør i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, hvor der foreligger forpligtelse til sådan offentlig tjeneste.

b) Om ruteflyvningen på en rute er passende, vurderes af medlemsstaterne på grundlag af:

i) almene hensyn

ii) muligheden for at anvende andre transportformer, navnlig hvor det drejer sig om ø-områder, og disse transportformers evne til at opfylde det pågældende transportbehof

iii) de flybilletpriser og vilkår, der kan tilbydes brugerne

iv) den samlede virkning af indsatsen fra alle luftfartsselskaber, der beflyver eller agter at beflyve ruten.

c) I tilfælde, hvor der ikke med andre transportformer kan sikres passende, regelmæssig forbindelse, kan de berørte medlemsstater lade forpligtelsen til offentlig tjeneste omfatte et krav om, at et luftfartsselskab, der agter at beflyve ruten, stiller garanti for, at det vil gøre dette i en bestemt, nærmere fastsat periode i overensstemmelse med de øvrige vilkår for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

d) Hvis intet luftfartsselskab har påbegyndt eller står for at påbegynde ruteflyvning på en rute i overensstemmelse med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der gælder for ruten, kan medlemsstaten begrænse adgangen til denne rute til blot ét luftfartsselskab i en periode på indtil tre år, hvorefter situationen vurderes på ny. Retten til at drive sådan flyvning skal udbydes i offentligt udbud, enten for en rute eller for et rutenet, til alle EF-luftfartsselskaber, som er berettiget til at drive sådan trafikflyvning.

Udbuddet offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, og fristen for afgivelse af bud må tidligst ligge en måned efter offentliggørelsesdatoen. Bud fra luftfartsselskaber skal straks meddeles de andre berørte stater og Kommissionen.

▼B

e) Offentligt udbud og en senere kontrakt skal bl.a. omfatte følgende punkter:

i) de krav, der er knyttet til forpligtelsen til offentlig tjeneste

ii) regler vedrørende ændring af kontrakten og dennes ophør, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer

iii) kontraktens gyldighedsperiode

iv) sanktioner ved manglende opfyldelse af kontrakten.

f) Udvælgelsen blandt buddene skal finde sted snarest muligt under hensyn til, om ydelsen er passende, herunder de priser og betingelser, der kan tilbydes brugerne, og udgifterne til en eventuel kompensation fra de(n) berørte medlemsstat(er).

g) Uanset litra f) skal der forløbe en periode på to måneder efter datoen for afgivelse af bud, før der foretages nogen udvælgelse, for at give den (de) øvrige medlemsstat(er) mulighed for at fremsætte bemærkninger.

h) En medlemsstat kan yde et luftfartsselskab, som er blevet udvalgt i henhold til litra f), godtgørelse for udgifterne til dets opfyldelse af de krav, der er knyttet til forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til dette stykke; der tages ved godtgørelsen hensyn til udgifter og indtægter i forbindelse med ydelsen.

i) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afgørelser, der træffes i medfør af denne artikel, effektivt og navnlig snarest muligt kan tages op til fornyet behandling i tilfælde af, at sådanne afgørelser har krænket fællesskabsretten eller nationale regler til gennemførelse heraf.

j) Når der gælder forpligtelse til offentlig tjeneste i overensstemmelse med litra a) og c), må luftfartsselskaberne kun tilbyde seat only-salg, hvis den pågældende trafikflyvning opfylder alle krav i forbindelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste. Er det tilfældet, betragtes flyvningen som ruteflyvning.

k) Litra d) finder ikke anvendelse, hvis en anden berørt medlemsstat foreslår en tilfredsstillende alternativ måde at opfylde denne forpligtelse til offentlig tjenest på.

2. Stk. 1, litra d), gælder ikke for ruter, hvor andre transportformer giver mulighed for at sikre en passende, regelmæssig forbindelse med en tilbudt kapacitet på mere end 30 000 sæder pr. år.

3. Komissionen foretager på anmodning af en medlemsstat, som mener, at udviklingen på en rute begrænses i urimelig grad af bestemmelserne i stk. 1, eller på eget initiativ en undersøgelse og træffer inden to måneder efter modtagelsen af anmodningen på grundlag af alle relevante faktorer beslutning om, hvorvidt stk. 1 fortsat skal gælde for den pågældende rute.

4. Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning. Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned.

Artikel 5

På indenrigsruter, for hvilke der på tidspunktet for forordningens ikrafttræden gælder enekoncession i henhold til lov eller kontrakt, og hvor passende, regelmæssig forbindelse ikke kan sikres med nogen anden transportform, kan denne koncession videreføres indtil udløbsdatoen eller i tre år, alt efter hvilket tidspunkt der kommer først.

Artikel 6

1. Uanset artikel 3 kan en medlemsstat, hvis et af de luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, har påbegyndt ruteflyvning med passagerer med luftfartøjer med en kapacitet på højst 80 sæder på en ny rute mellem regionale lufthavne, hvor kapaciteten ikke ligger over 30 000 sæder pr. år, nægte et andet luftfartsselskab at drive ruteflyvning på denne rute i en periode på to år, medmindre ruten beflyves med luftfartøjer med en kapacitet på højst 80 sæder, eller den beflyves

▼B

på en sådan måde, at der højst er 80 sæder til salg mellem de to pågældende lufthavne på hver flyvning.

1. Artikel 4, stk. 3 og 4, anvendes i forbindelse med stk. 1 i nærværende artikel.

Artikel 7

Ved trafikflyvning skal de(n) berørte medlemsstat(er) give de enkelte EF-luftfartsselskaber tilladelse til at kombinere flyvninger og anvende det samme rutenummer.

Artikel 8

1. Denne forordning berører ikke en medlemsstats ret til at fastlægge fordelingen af trafikken på de enkelte lufthavne inden for et lufthavnssystem, når det sker uden forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet.

2. Udøvelse af trafikrettigheder er underkastet offentliggjorte fællesskabsbestemmelser samt nationale, regionale eller lokale bestemmelser om drift i henseende til sikkerhed og miljøbeskyttelse samt tildeling af afgangs- og ankomsttidspunkter.

3. Efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ undersøger Kommissionen anvendelsen af stk. 1 og 2 og træffer inden en måned efter modtagelsen af anmodningen efter høring af det i artikel 11 omhandlede udvalg beslutning om, hvorvidt medlemsstaten kan fortsætte med at anvende de foranstaltninger, der er truffet. Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning.

4. Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned, når ekstraordinære forhold gør sig gældende.

5. Når en medlemsstat beslutter at oprette et nyt lufthavnssystem eller at ændre et eksisterende system, underretter den de andre medlemsstater og Kommissionen herom. Efter at have kontrolleret, at lufthavnene udgør en enhed, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, offentliggør Kommissionen et revideret bilag II i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 9

1. Når der er tale om alvorlige overbelastnings- og/eller miljøproblemer, kan den ansvarlige medlemsstat under overholdelse af denne artikel indføre betingelser for, begrænse eller nægte udøvelsen af trafikrettigheder, navnlig når et tilfredsstillende serviceniveau kan nås med andre transportformer.

2. Foranstaltninger, som en medlemsstat træffer i overensstemmelse med stk. 1:

— må ikke føre til forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet

— skal have en begrænset gyldighedsperiode, der ikke må overstige tre år, hvorefter de skal tages op til fornyet overvejelse

— må ikke på urimelig måde berøre denne forordnings målsætninger

— må ikke føre til urimelig konkurrenceforvridning mellem luftfartsselskaberne

— må ikke være mere restriktive, end hvad der er nødvendigt til løsning af problemerne.

3. Når en medlemsstat finder, at en foranstaltning som omhandlet i stk. 1 er nødvendig, skal den mindst tre måneder inden foranstaltningens ikrafttræden underrette de andre medlemsstater og Kommissionen samt give passende begrundelse for den. Foranstaltningen kan iværksættes, medmindre den inden en måned efter modtagelsen af underretningen anfægtes af en berørt medlemsstat, eller Kommissionen tager den op til yderligere undersøgelse i henhold til stk. 4.

▼B

4. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ undersøger Kommissionen de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger. Hvis Kommissionen en måned efter modtagelse af underretning i henhold til stk. 3 tager foranstaltningen op til undersøgelse, skal den samtidig meddele, om foranstaltningen, helt eller delvis, kan iværksættes i undersøgelsesperioden, idet der herved især skal ses på muligheden for uoprettelige virkninger. Efter høring af det i artikel 10 omhandlede udvalg tager Kommissionen en måned efter modtagelsen af alle nødvendige oplysninger stilling til, om foranstaltningen er relevant og i overensstemmelse med denne forordning og ikke strider mod fælleskabsretten i øvrigt. Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning. Indtil denne foreligger, kan Kommissionen indføre midlertidige forholdsregler herunder hel eller delvis suspension af foranstaltningen, hvorved der især skal ses på muligheden for uoprettelige virkninger.

5. Uanset stk. 3 og 4 kan en medlemsstat træffe de nødvendige foranstaltninger for at løse et pludseligt opstået kortvarigt problem, forudsat at foranstaltningerne er i overensstemmelse med stk. 2. Kommissionen og medlemsstaten/medlemsstaterne underrettes straks om sådanne foranstaltninger med passende begrundelse. Hvis de problemer, der nødvendiggør foranstaltningerne, fortsat gør sig gældende i mere end 14 dage, skal medlemsstaten underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom og kan efter aftale med Kommissionen forlænge foranstaltningerne i flere perioder på indtil 14 dage hver. På anmodning af de(n) involverede medlemsstat(er) eller på eget initiativ kan Kommissionen suspendere foranstaltningerne, hvis de ikke opfylder kravene i stk. 1 og 2, eller hvis de på anden måde er i modstrid med fællesskabsretten.

6. Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning i henhold til stk. 4 og 5 for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned, når ekstraordinære forhold gør sig gældende.

7. Når en afgørelse truffet af en medlemsstat i overensstemmelse med denne artikel begrænser et EF-luftfartsselskabs virksomhed på en rute inden for Fællesskabet, skal samme betingelser eller begrænsninger gælde for alle EF-luftfartsselskaber på samme rute. Når afgørelsen medfører afslag på ny eller supplerende trafikflyvning, skal alle anmodninger fra EF-luftfartsselskaber om ny eller supplerende trafikflyvning på ruten behandles på samme måde.

8. Med forbehold af artikel 8, stk. 1, og medmindre den anden involverede medlemsstat/de andre involverede medlemsstater er indforstået hermed, kan en medlemsstat ikke give et luftfartsselskab tilladelse til:

a) at etablere ny trafikflyvning, eller

b) at øge hyppigheden af eksisterende trafikflyvning

mellem en bestemt lufthavn på sit område og en anden medlemsstat, så længe et luftfartsselskab, der har fået udstedt licens af denne anden medlemsstat, på grundlag af bestemmelserne om tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i henhold til artikel 8, stk. 2, ikke har fået tilladelse til at etablere ny trafikflyvning eller til at øge hyppigheden af eksisterende trafikflyvning til den pågældende lufthavn, indtil Rådet har vedtaget en forordning om en adfærdskodeks for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter med udgangspunkt i det generelle princip om ikke-forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, og indtil en sådan forordning er trådt i kraft.

Artikel 10

1. Kapacitetsbegrænsninger finder ikke anvendelse i trafikflyvning, der er omfattet af forordningen, jf. dog artikel 8 og 9 og bestemmelserne i nærværende artikel.

2. Når bestemmelserne i stk. 1 har påført luftfartsselskab(er), som har fået udstedt licens af en medlemsstat, alvorlig økonomisk skade, tager Kommissionen på anmodning af denne medlemsstat situationen op til vurdering og træffer på grundlag af alle relevante faktorer, her-

▼B

under markedsforholdene, navnlig om der foreligger en situation, hvor medlemsstatens luftfartsselskaber ikke har rimelige muligheder for at konkurrere effektivt på markedet, samt de(t) pågældende luftfartsselskab(ers) økonomiske situation og den faktiske kapacitetsudnyttelse, beslutning om, hvorvidt kapaciteten for ruteflyvning til og fra denne stat bør stabiliseres i en begrænset periode.

3. Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning. Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned, når ekstraordinære forhold gør sig gældende.

Artikel 11

1. Kommissionen bistås af et rådgivende udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Udvalget rådgiver Kommissionen om gennemførelsen af artikel 9 og 10.

3. Desuden kan Kommissionen høre udvalget om alle andre spørgsmål vedrørende forordningens gennemførelse.

4. Udvalget fastlægger selv sin forretningsorden.

Artikel 12

1. For at løse sine opgaver i medfør af denne forordning kan Kommissionen indhente alle nødvendige oplysninger fra de berørte medlemsstater, som også skal sørge for at tilvejebringe oplysninger fra de luftfartsselskaber, som de har udstedt licens til.

2. Hvis de ønskede oplysninger ikke forelægges inden for den tidsfrist, der er fastsat af Kommissionen, eller hvis de er ufuldstændige, fremsætter Kommissionen ved beslutning rettet til den berørte medlemsstat krav om, at oplysningerne skal forelægges. I beslutningen præciseres det, hvilke oplysninger der kræves, og der fastsættes en passende tidsfrist, inden for hvilken de skal forelægges.

Artikel 13

Kommissionen offentliggør en rapport om anvendelsen af denne forordning inden den 1. april 1994 og derefter med regelmæssige mellemrum.

Artikel 14

1. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om gennemførelsen af denne forordning.

2. Fortrolige oplysninger, der modtages i medfør af denne forordning, er undergivet tavshedspligt.

Artikel 15

Forordning (EØF) nr. 2343/90 og forordning (EØF) nr. 294/91 ophæves herved, bortset fra artikel 2, litra e), nr. ii), i forordning (EØF) nr. 2343/90 og dennes bilag I, som fortolket i bilag III til nærværende forordning, og bortset fra artikel 2, litra b), i og bilaget til forordning (EØF) nr. 294/91.

Artikel 16

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1993.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG I

Fortegnelse over kategori 1-lufthavne

BELGIEN:	Bruxelles-Zaventem
DANMARK:	Københavns lufthavnssystem
TYSKLAND:	Frankfurt-Rhein/Main
	Düsseldorf-Lohausen
	München
	Berlins lufthavnssystem
SPANIEN:	Palma-Mallorca
	Madrid-Barajas
	Malaga
	Las Palmas
GRÆKENLAND:	Athen-Hellinikon
	Thessaloniki-Macedonia
FRANKRIG:	Paris' lufthavnssystem
IRLAND:	Dublin
ITALIEN:	Roms lufthavnssystem
	Milanos lufthavnssystem
NEDERLANDENE:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL:	Lissabon
	Faro
DET FORENEDE KONGERIGE:	Londons lufthavnssystem
	Luton

▼A1

ØSTRIG:	Wien
FINLAND:	Helsinki-Vantaa — Helsingfors Vanda
SVERIGE:	Stockholms lufthavnssystem

▼B

BILAG II

Liste over lufthavnssystemer

DANMARK:	København-Kastrup/Roskilde
TYSKLAND:	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANKRIG:	Paris-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget
	Lyon-Bron/Satolas
ITALIEN:	Roma-Fiumicino/Ciampino
	Milano-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio)
	Venezia-Tessera/Treviso
DET FORENEDE KONGERIGE:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

SVERIGE:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼B

BILAG III

Fortolkning ad artikel 15

På de i bilag I til forordning (EØF) nr. 2343/90 angivne betingelser skal luftfartsselskabet Scanair, der er opbygget og organiseret nøjagtigt som Scandinavian Airlines System, betragtes på samme måde som dette.