Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B**

REGOLAMENTO (CEE) N. 2408/92 DEL CONSIGLIO
del 23 luglio 1992
sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie

(GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**A1**	Atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia	C 241	21	29.8.1994
	(adattato dalla decisione 95/1/CE, Euratom, CECA del Consiglio)	L 1	1	1.1.1995

▼B

REGOLAMENTO (CEE) N. 2408/92 DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1992

sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Parlamento europeo [2],

visto il parere del Comitato economico e sociale [3],

considerando che è importante definire, entro il 31 dicembre 1992, una politica dei trasporti aerei per il mercato interno, in conformità del disposto dell'articolo 8 A del trattato;

considerando che il mercato interno consisterà in uno spazio senza frontiere interne in cui sarà garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che la decisione 87/602/CEE del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulla ripartizione della capacità passeggeri tra vettori aerei nei servizi di linea tra Stati membri e sull'accesso dei vettori aerei alle rotte di servizio aereo di linea tra Stati membri [4] e il regolamento (CEE) n. 2343/90 del Consiglio, del 24 luglio 1990, sull'accesso dei vettori aerei alle rotte intracomunitarie di servizio aereo di linea e sulla ripartizione della capacità passeggeri fra vettori aerei nei servizi aerei di linea tra Stati membri [5] costituiscono i primi passi verso la realizzazione del mercato interno per quanto riguarda l'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie dei voli di linea;

considerando che, con il regolamento (CEE) n. 2343/90, il Consiglio ha deciso di procedere alla revisione di detto regolamento entro il 30 giugno 1992;

considerando che, con il regolamento (CEE) n. 2343/90, il Consiglio ha deciso di istituire norme per disciplinare l'autorizzazione delle rotte, da applicarsi a decorrere dal 1º luglio 1992;

considerando che, con il regolamento (CEE) n. 2343/90, il Consiglio ha deciso di abolire le restrizioni della capacità tra Stati membri entro il 1º gennaio 1993;

considerando che, nel regolamento (CEE) n. 2343/90, il Consiglio ha confermato che i diritti di traffico di cabotaggio costituiscono parte integrante del mercato interno;

considerando che il Regno Unito ed il Regno di Spagna, in una dichiarazione comune rilasciata a Londra il 2 dicembre 1987 dai ministri degli affari esteri dei due paesi, hanno convenuto di prendere misure per una maggiore cooperazione nell'utilizzazione dell'aeroporto di Gibilterra e che tali misure non sono ancora operative;

considerando che lo sviluppo del sistema del traffico aereo nelle isole della Grecia e nelle isole atlantiche che compongono la regione autonoma delle Azzorre risulta attualmente inadeguato e che per questo motivo il presente regolamento non dovrebbe, temporaneamente, essere applicato agli aeroporti situati su tali isole;

considerando che, per stimolare lo sviluppo del settore dei trasporti aerei della Comunità e assicurare così servizi migliori agli utenti, è necessario eliminare le restrizioni relative alle designazioni multiple e

---

(1) GU n. C 258 del 4. 10. 1991, pag. 10.
(2) GU n. C 125 del 18. 5. 1992, pag. 146.
(3) GU n. C 169 del 6. 7. 1992, pag. 15.
(4) GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 19.
(5) GU n. L 217 dell'11. 8. 1990, pag. 8.

▼B

ai diritti di traffico di quinta libertà e procedere alla progressiva introduzione dei diritti di cabotaggio;

considerando che, in casi limitati, è necessario prendere provvedimenti speciali per oneri di servizio pubblico necessari al mantenimento di servizi aerei adeguati con regioni nazionali;

considerando che è necessario prevedere disposizioni particolari per nuovi servizi aerei tra aeroporti regionali;

considerando che, ai fini della pianificazione dei trasporti aerei, è necessario riconoscere agli Stati membri il diritto di fissare regole non discriminatorie per la ripartizione del traffico aereo tra aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale;

considerando che l'esercizio dei diritti di traffico deve essere compatibile con le norme operative in materia di sicurezza, protezione dell'ambiente e condizioni relative all'accesso agli aeroporti e non deve essere soggetto a discriminazioni;

considerando che, alla luce dei problemi relativi alla congestione o legati all'ambiente occorre prevedere la possibilità di imporre alcune limitazioni all'esercizio dei diritti di traffico;

considerando che, tenuto conto della situazione concorrenziale del mercato, occorre stabilire disposizioni atte a prevenire effetti economici ingiustificati sui vettori aerei;

considerando che è necessario specificare i doveri degli Stati membri e dei vettori aerei per quanto riguarda la comunicazione delle informazioni necessarie;

considerando che è opportuno garantire che l'accesso al mercato per servizi aerei dello stesso tipo sia accertato e valutato secondo criteri identici;

considerando che è opportuno che tutte le questioni relative all'accesso al mercato siano trattate nello stesso regolamento;

considerando che il presente regolamento sostituisce parzialmente i regolamenti (CEE) n. 2343/90 e (CEE) n. 294/91, del 4 febbraio 1991, relativo all'esercizio dei servizi aerei per il trasporto di merci tra Stati membri [1],

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Il presente regolamento riguarda l'accesso alle rotte all'interno della Comunità per lo svolgimento di servizi aerei di linea e non di linea.

2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.

3. L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui entrerà in vigore la regolamentazione contenuta nella dichiarazione congiunta dei ministri degli esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito del 2 dicembre 1987. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito informeranno il Consiglio in merito a tale data.

4. Il presente regolamento non si applica, sino al 30 giugno 1993, agli aeroporti situati nelle isole greche e nelle isole atlantiche che compongono la regione autonoma delle Azzorre. Salvo che il Consiglio decida altrimenti su proposta della Commissione, tale esclusione viene applicata per un ulteriore periodo di cinque anni, e può essere prorogata per successivi cinque anni.

[1] GU n. L 36 dell'8. 2. 1991, pag. 1.

▼B

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) vettore aereo, un'impresa di trasporti aerei munita di una licenza d'esercizio valida;

b) vettore aereo comunitario, un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei [1];

c) servizio aereo, un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;

d) servizio aereo di linea, una serie di voli che presenta le seguenti caratteristiche:

   i) i voli sono effettuati, a titolo oneroso, da aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri, di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti per acquisti individuali (direttamente dal vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);

   ii) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:

      1) in base a un orario pubblicato, oppure

      2) con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;

e) volo, la partenza da un aeroporto determinato verso un aeroporto di destinazione determinato;

f) diritto di traffico, il diritto del vettore aereo di trasportare passeggeri, merci e/o posta mediante un servizio aereo tra due aeroporti comunitari;

g) vendita del solo posto, la vendita al pubblico da parte del vettore aereo, direttamente o tramite i suoi agenti autorizzati o noleggiatori, di posti cui non siano abbinati altri servizi come ad esempio l'alloggio;

h) Stato(i) membro(i) interessato(i), lo (gli) Stato(i) membro(i) entro il quale o tra i quali si effettua un servizio aereo;

i) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) e lo (gli) Stato(i) membro(i) in cui il (i) vettore(i) aereo(i) che esercita(no) il servizio ha (hanno) ottenuto la licenza;

j) Stato di immatricolazione, lo Stato membro in cui viene rilasciata la licenza di cui alla lettera b);

k) aeroporto, qualsiasi zona di uno Stato membro accessibile ai trasporti aerei commerciali;

l) aeroporto regionale, qualsiasi aeroporto non compreso nell'elenco degli aeroporti di categoria 1 di cui all'allegato I;

m) sistema aeroportuale, un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città, o lo stesso agglomerato urbano, secondo quanto indicato nell'allegato II;

n) capacità, il numero di posti offerti al pubblico su un servizio aereo di linea nell'arco di un determinato periodo;

o) onere di servizio pubblico, qualsiasi onere imposto a un vettore aereo di prendere tutte le misure necessarie, relativamente a qualsiasi rotta sulla quale sia stato abilitato a operare da parte di uno Stato membro, per garantire la prestazione di un servizio che soddisfi determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione, criteri cui il vettore stesso non si atterrebbe se tenesse conto unicamente del suo interesse commerciale.

[1] Vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

▼B

Articolo 3

1. Ai sensi del presente regolamento, lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette (permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità.

2. In deroga al paragrafo 1, anteriormente al 1º aprile 1997 uno Stato membro non è obbligato ad autorizzare diritti di cabotaggio all'interno del suo territorio per i vettori aerei comunitari titolari di una licenza rilasciata da un altro Stato membro, a meno che:

i) i diritti di traffico siano esercitati su un servizio che costituisce un'estensione di un servizio, ed è programmato come tale, a partire dallo Stato di immatricolazione del vettore, o in quanto servizio preliminare verso tale Stato;

ii) il vettore aereo non utilizzi, per il servizio di cabotaggio, più del 50 % della sua capacità stagionale sullo stesso servizio di cui il servizio di cabotaggio costituisce l'estensione o il servizio preliminare.

3. Un vettore aereo che effettui servizi di cabotaggio ai sensi del paragrafo 2 fornisce, su richiesta dello (degli) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), tutte le informazioni necessarie per l'applicazione delle disposizioni di detto paragrafo.

4. In deroga al paragrafo 1, anteriormente al 1º aprile 1997, uno Stato membro, senza discriminazioni basate sulla nazionalità dei proprietari o sull'identità del vettore aereo, che operi o richieda di operare sulle rotte in questione, può disciplinare l'accesso alle rotte nel suo territorio nei confronti dei vettori aerei ai quali ha rilasciato la licenza ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92, senza pregiudizio del diritto comunitario, in particolare delle regole di concorrenza.

Articolo 4

1. a) Uno Stato membro può, previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione e i vettori aerei operanti sulla rotta, imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto regionale nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso, nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati adeguati servizi aerei di linea rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. La Commissione renderà nota l'esistenza di questi oneri di servizio pubblico tramite la *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

b) Nel valutare l'adeguatezza dei servizi aerei di linea gli Stati membri tengono conto:

i) del pubblico interesse;

ii) della possibilità, in particolare per le regioni insulari, di ricorrere ad altre forme di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto;

iii) delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti;

iv) dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

c) Laddove altre forme di trasporto non possano garantire servizi adeguati e ininterrotti, gli Stati membri interessati hanno la facoltà di prescrivere, nell'ambito degli oneri di servizio pubblico, che i vettori aerei che intendono operare sulla rotta garantiscano tale prestazione per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio pubblico.

d) L'accesso ad una rotta sulla quale nessun vettore aereo abbia istituito o si appresti a istituire servizi aerei di linea conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta, può essere limitato dallo Stato membro ad un unico vettore aereo per un

▼B

periodo non superiore a tre anni al termine del quale si procederà ad un riesame della situazione. Il diritto di effettuare siffatti servizi sarà concesso, tramite appalto pubblico, per rotte singole o serie di rotte a qualsiasi vettore aereo comunitario abilitato a effettuare tali servizi. Il bando di gara viene pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e il termine per la presentazione delle offerte non può essere inferiore a un mese dal giorno della pubblicazione. Le offerte presentate dai vettori aerei sono immediatamente comunicate agli altri Stati membri interessati e alla Commissione.

e) Il bando di gara ed il successivo contratto devono contemplare tra l'altro i punti seguenti:

   i) le norme prescritte dall'onere di servizio pubblico;

   ii) norme relative alla modifica e alla scadenza del contratto, in particolare per tener conto di cambiamenti imprevedibili;

   iii) il periodo di validità del contratto;

   iv) sanzioni in caso di inadempienza del contratto.

f) La selezione tra le offerte presentate viene effettuata il più presto possibile, tenendo conto della qualità del servizio offerto e in particolare delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, nonché del costo dell'eventuale compenso richiesto allo Stato o agli Stati membri interessati.

g) In deroga al disposto della lettera f), dal giorno della presentazione delle offerte deve trascorrere un periodo di due mesi prima che si proceda alla selezione, affinché gli altri Stati membri possano presentare eventuali osservazioni.

h) Uno Stato membro può rimborsare un vettore aereo selezionato in conformità della lettera f) che soddisfi le norme di onere di servizio pubblico prescritte nel quadro del presente paragrafo; tale rimborso tiene conto dei costi e dei ricavi derivanti dal servizio in questione.

i) Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che qualsiasi decisione presa ai sensi del presente articolo possa essere riesaminata in modo effettivo e, in particolare, il più presto possibile, laddove sussista violazione del diritto comunitario o delle norme d'attuazione nazionali.

j) Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico in conformità delle lettere a) e c), i vettori aerei possono mettere in vendita il solo posto unicamente se il servizio aereo in questione soddisfa tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico. Di conseguenza, siffatto servizio aereo è considerato un servizio aereo di linea.

k) La lettera d) non si applica qualora un altro Stato membro interessato proponga un soddisfacente mezzo alternativo per l'adempimento del medesimo onere di servizio pubblico.

2. Il paragrafo 1, lettera d) non si applica alle rotte su cui altre forme di trasporto possano garantire un servizio adeguato e ininterrotto, laddove la capacità offerta superi i 30 000 posti l'anno.

3. A richiesta di qualsiasi Stato membro il quale ritenga che lo sviluppo di una rotta venga indebitamente limitato dalle condizioni di cui al paragrafo 1, o di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine e decide, entro due mesi dal ricevimento della richiesta, in base a tutti gli elementi rilevanti, se il paragrafo 1 debba continuare ad applicarsi in relazione alla rotta di cui trattasi.

4. La Commissione comunica la decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro il termine di un mese.

▼B

Articolo 5

Sulle rotte nazionali che, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, formano oggetto di concessione esclusiva in forza della legge o di un contratto e laddove altre forme di trasporto non possano garantire un servizio adeguato e ininterrotto, tale concessione può sussistere fino alla sua data di scadenza, limitatamente comunque ad un periodo di tre anni.

Articolo 6

1. In deroga al disposto dell'articolo 3, qualora uno dei vettori aerei a cui è stata rilasciata la licenza in uno Stato membro abbia iniziato a effettuare un servizio aereo passeggeri di linea su una nuova rotta tra aereoporti regionali in cui la capacità non ecceda i 30 000 posti all'anno con aeromobili di non più di 80 posti, detto Stato membro può negare l'effettuazione di un servizio aereo di linea da parte di un altro vettore aereo per un periodo di due anni, a meno che questo servizio sia effettuato con aeromobili di non più di 80 posti o sia effettuato in modo tale che, su ogni volo, siano in vendita non più di 80 posti tra i due aeroporti in questione.

2. I paragrafi 3 e 4 dell'articolo 4 sono applicabili in relazione al paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 7

Nell'effettuazione dei servizi aerei, lo (gli) Stato(i) interessato(i) consente (consentono) ai vettori aerei della Comunità di combinare più servizi aerei utilizzando lo stesso numero di volo.

Articolo 8

1. Il presente regolamento non pregiudica il diritto degli Stati membri di regolamentare, senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale.

2. L'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle norme operative pubblicate vigenti a livello comunitario, nazionale, regionale o locale in materia di sicurezza, tutela dell'ambiente e assegnazione delle bande orarie.

3. A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 ed entro un mese dalla data di ricevimento della richiesta decide, previa consultazione del comitato di cui all'articolo 11, se lo Stato membro può continuare ad applicare il provvedimento. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri.

4. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali prendere una diversa decisione nel termine di un mese.

5. Qualora uno Stato membro decida di istituire un nuovo sistema aeroportuale o di modificarne uno esistente, ne informa gli altri Stati membri e la Commissione. Dopo aver verificato che gli aeroporti sono raggruppati come aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano, la Commissione pubblica un allegato II riveduto nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 9

1. Qualora sussistano gravi problemi di congestione e/o di carattere ambientale lo Stato membro responsabile può, fatto salvo il presente articolo, imporre condizioni, limitare o negare l'esercizio dei diritti di traffico, segnatamente quando altri modi di trasporto possono fornire un servizio di livello soddisfacente.

▼B

2. I provvedimenti presi da uno Stato membro in conformità del paragrafo 1:

— non comportano discriminazioni in ragione della nazionalità o dell'identità dei vettori aerei;

— hanno un periodo di validità limitato, non superiore a tre anni, dopo il quale saranno riveduti;

— non pregiudicano gli obiettivi del presente regolamento;

— non causano ingiuste distorsioni di concorrenza tra vettori aerei;

— non sono più restrittivi di quanto non sia necessario per ovviare ai problemi di cui trattasi.

3. Qualora uno Stato membro ritenga che siano necessari provvedimenti ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore di detti provvedimenti ne informa gli altri Stati membri e la Commissione, fornendo adeguate motivazioni. Il provvedimento può essere applicato a meno che, entro un mese dal ricevimento della comunicazione, uno Stato membro interessato lo contesti, o la Commissione ne effettui un ulteriore esame conformemente al paragrafo 4.

4. A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione esamina il provvedimento di cui al paragrafo 1. Se la Commissione, entro un mese dal momento in cui è stata informata in conformità del paragrafo 3, effettua un esame del provvedimento, essa indica nel contempo se esso possa essere applicato, totalmente o parzialmente, durante l'esame, tenendo conto segnatamente della possibilità di effetti irreversibili. Dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 11, la Commissione, un mese dopo aver ricevuto tutte le informazioni necessarie, decide se il provvedimento in questione è adeguato e conforme al presente regolamento e non contrario in qualsiasi modo al diritto comunitario. La Commissione comunica la sua decisione al Consiglio ed agli Stati membri. In attesa della decisione la Commissione può decidere misure provvisorie, tra cui la sospensione totale o parziale del provvedimento in questione, tenendo conto segnatamente della possibilità di effetti irreversibili.

5. In deroga ai paragrafi 3 e 4, uno Stato membro può adottare i provvedimenti necessari per affrontare problemi improvvisi di breve durata purché tali provvedimenti siano conformi al paragrafo 2. La Commissione e lo Stato membro o gli Stati membri sono informati senza indugio del provvedimento in questione con debita motivazione. Qualora i problemi che hanno reso necessario il provvedimento si protraggono per più di quattordici giorni, lo Stato membro deve informare opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri e, d'intesa con la Commissione, può prorogare il provvedimento per ulteriori periodi massimi di quattordici giorni. A richiesta dello Stato membro o degli Stati membri coinvolto(i), o di sua iniziativa, la Commissione può sospendere il provvedimento qualora non sia conforme ai paragrafi 1 e 2 o sia contrario in qualsiasi modo al diritto comunitario.

6. Qualsiasi Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione di cui ai paragrafi 4 e 5 entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali adottare una decisione differente entro un mese.

7. Qualora una decisione adottata da uno Stato membro conformemente al presente articolo limiti l'attività di un vettore aereo comunitario su una rotta intracomunitaria, si applicano le stesse condizioni o restrizioni a tutti i vettori comunitari operanti sulla stessa rotta. Qualora la decisione implichi il rifiuto di servizi nuovi o aggiuntivi, si applica lo stesso trattamento a tutte le richieste di vettori aerei comunitari riguardanti servizi nuovi o aggiuntivi sulla rotta in questione.

8. Senza pregiudizio del paragrafo 1 dell'articolo 8 e fatto salvo l'accordo dello (degli) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), uno Stato membro non autorizza un vettore aereo:

a) ad istituire un nuovo servizio, oppure

b) ad aumentare la frequenza di un servizio esistente

▼B

tra un determinato aeroporto situato nel suo territorio e un altro Stato membro fintantoché ad un vettore aereo a cui è stata rilasciata la licenza da quest'ultimo Stato membro non sia consentito, in base alle norme relative all'assegnazione delle bande orarie, di cui all'articolo 8, paragrafo 2, d'istituire un nuovo servizio o aumentare la frequenza di un servizio esistente verso l'aeroporto in questione, in attesa dell'adozione da parte del Consiglio e dell'entrata in vigore di un regolamento relativo ad un codice di condotta concernente l'assegnazione della bande orarie fondato sul principio generale della non discriminazione per motivi di nazionalità.

Articolo 10

1. Ai servizi aerei oggetto del presente regolamento non si applicano limitazioni di capacità oltre a quelle previste negli articoli 8 e 9 e nel presente articolo.

2. Laddove l'applicazione del paragrafo 1 abbia determinato gravi danni finanziari per il (i) vettore(i) aereo(i) che gestisce (gestiscono) servizi di linea abilitato(i) da uno Stato membro, su richiesta di detto Stato membro la Commissione procede a riesaminare la situazione e, in base a tutti i fattori pertinenti, comprese la situazione del mercato e in particolare l'eventuale presenza di condizioni che limitino indebitamente le possibilità per i vettori aerei dello Stato membro in questione di competere efficacemente sul mercato, la posizione finanziaria del(i) vettore(i) aereo(i) interessato(i) e l'utilizzazione della capacità raggiunta, decide circa l'opportunità di stabilizzare per un periodo limitato la capacità dei servizi aerei di linea da e verso tale Stato.

3. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare in circostanze eccezionali una decisione diversa nel termine di un mese.

Articolo 11

1. La Commissione è assistita da un comitato consultivo, composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Il comitato consiglia la Commissione circa l'applicazione degli articoli 9 e 10.

3. La Commissione può inoltre consultare il comitato su qualsiasi altra questione inerente all'applicazione del presente regolamento.

4. Il comitato stabilisce il proprio regolamento interno.

Articolo 12

1. Per svolgere le funzioni ad essa attribuite ai sensi del presente regolamento, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri interessati, che assicurano anche che i vettori aerei a cui hanno rilasciato la licenza forniscano informazioni.

2. Qualora l'informazione richiesta non sia fornita entro il termine stabilito dalla Commissione o, qualora fornita, sia incompleta, la Commissione sollecita mediante una decisione trasmessa allo Stato membro interessato l'invio delle informazioni. La decisione specifica quali siano la informazioni richieste e stabilisce un termine adeguato entro il quale esse devono essere fornite.

Articolo 13

La Commissione pubblica una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro il 1º aprile 1994 e successivamente a scadenze periodiche.

▼B

Articolo 14

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'attuazione del presente regolamento.

2. Le informazioni riservate acquisite in applicazione del presente regolamento sono coperte dal segreto professionale.

Articolo 15

I regolamenti (CEE) n. 2343/90 e (CEE) n. 294/91 sono abrogati, fatta eccezione per l'articolo 2, lettera e), punto ii) e per l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90, come interpretato dall'allegato III del presente regolamento, nonché per l'articolo 2, lettera b) e per l'allegato del regolamento (CEE) n. 294/91.

Articolo 16

Il presente regolamento entra in vigore il 1º gennaio 1993.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B

ALLEGATO I

Elenco degli aeroporti di categoria 1

BELGIO:	Bruxelles-Zaventem
DANIMARCA:	Sistema aeroportuale di Copenaghen
GERMANIA:	Francoforte-Reno-Meno
	Düsseldorf-Lohausen
	Monaco di Baviera
	Sistema aeroportuale di Berlino
SPAGNA:	Palma-Maiorca
	Madrid-Barajas
	Malaga
	Las Palmas
GRECIA:	Atene-Hellinikon
	Salonicco-Macedonia
FRANCIA:	Sistema aeroportuale di Parigi
IRLANDA:	Dublino
ITALIA:	Sistema aeroportuale di Roma
	Sistema aeroportuale di Milano
PAESI BASSI:	Amsterdam-Schiphol
PORTOGALLO:	Lisbona
	Faro
REGNO UNITO:	Sistema aeroportuale di Londra
	Luton

▼A1

AUSTRIA:	Vienna
FINLANDIA:	Helsinki-Vantaa — Helsingfors Vanda
SVEZIA:	Stockholm airport system

▼B

ALLEGATO II

Elenco dei sistemi aeroportuali

DANIMARCA:	Copenaghen-Kastrup/Roskilde
GERMANIA:	Berlino-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCIA:	Parigi-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget
	Lione-Bron/Satolas
ITALIA:	Roma-Fiumicino/Ciampino
	Milano-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio)
	Venezia-Tessera/Treviso
REGNO UNITO:	Londra-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

SVEZIA:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼B

ALLEGATO III

Interpretazione di cui all'articolo 15

In conformità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90, il vettore aereo Scanair, strutturato ed organizzato esattamente come Scandinavian Airlines System, va considerato come il vettore aereo Scandinavian Airlines System.