**Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet**

►**B**

# RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 2408/92
## av den 23 juli 1992
## om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen

(EGT L 240, 24.8.1992, s. 8)

Ändrad genom:

| | | Officiella tidningen | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr | sida | datum |
| ►**M1** | Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 av den 29 september 2003 | L 284 | 1 | 31.10.2003 |

Ändrad genom:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ►**A1** | Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige | C 241 | 21 | 29.8.1994 |
| | (anpassad genom rådets beslut 95/1/EG, Euratom, EKSG) | L 1 | 1 | 1.1.1995 |
| ►**A2** | Akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska Unionen och om anpassning av fördragen | L 236 | 33 | 23.9.2003 |

▼B

# RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 2408/92

## av den 23 juli 1992

## om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ([2]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([3]), och

med beaktande av följande:

Det är viktigt att upprätta en luftfartspolitik för den inre marknaden under perioden fram till den 31 december 1992 i enlighet med artikel 8a i fördraget.

Den inre marknaden innebär ett område utan inre gränser med fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital.

Rådets beslut 87/602/EEG av den 14 december 1987 om delning av passagerarkapaciteten mellan lufttrafikföretag i regelbunden lufttrafik mellan medlemsstaterna och om lufttrafikföretags tillgång till regelbunden lufttrafik mellan medlemsstaterna ([4]) och rådets förordning (EEG) nr 2343/90 av den 24 juli om lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer i regelbunden lufttrafik inom gemenskapen och om delning av passagerarkapaciteten mellan lufttrafikföretag i regelbunden lufttrafik mellan medlemsstaterna ([5]) utgör de första stegen för att uppnå en inre marknad med avseende på EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer i regelbunden lufttrafik inom gemenskapen.

I förordning (EEG) nr 2343/90 bestäms att rådet skall besluta om ändring i den förordningen senast den 30 juni 1992.

I förordning (EEG) nr 2343/90 beslutade rådet att anta regler om utfärdande av tillstånd för luftfart för genomförande senast den 1 juli 1992.

I förordning (EEG) nr 2343/90 beslutade rådet att upphäva restriktionerna för kapacitetsdelning mellan medlemsstaterna senast den 1 januari 1993.

I förordning (EEG) nr 2343/90 bekräftade rådet att trafikrättigheter för cabotage är en integrerad del av den inre marknaden.

Den 2 december 1987 i London enades Spanien och Storbritannien om en ordning för utvidgat samarbete i fråga om utnyttjandet av flygplatsen i Gibraltar i form av en gemensam deklaration av de båda ländernas utrikesministrar. Denna ordning har ännu inte genomförts.

Lufttrafiksystemet på de grekiska öarna och på de öar i Atlanten som utgör den autonoma regionen Azorerna är för närvarande inte tillräckligt utvecklat, och flygplatser belägna på dessa öar bör därför temporärt undantas från tillämpningen av denna förordning.

Det är nödvändigt att upphäva restriktionerna beträffande utseende av flera lufttrafikföretag och beträffande femte frihetsrättigheten samt att gradvis införa cabotagerättigheter för att stimulera utvecklingen av gemenskapens luftfartssektor och för att ge kunderna bättre service.

---

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

▼B

Det är nödvändigt att under vissa omständigheter införa särskilda bestämmelser för sådan allmän trafikplikt som behövs för att upprätthålla adekvat lufttrafik till nationella regioner.

Det är nödvändigt att införa särskilda bestämmelser för ny lufttrafik mellan regionala flygplatser.

Med hänsyn till planeringen av luftfarten är det nödvändigt att ge medlemsstaterna rätt att fastställa icke-diskriminerande regler för fördelningen av flygtrafiken mellan flygplatserna inom samma flygplatssystem.

Utövandet av trafikrättigheter skall ske i överensstämmelse med bestämmelserna om säkerhet och miljöskydd samt med villkoren för tillgång till flygplatser och skall inte innebära särbehandling.

Med hänsyn till överbelastnings- eller miljöproblem är det nödvändigt att ge möjlighet att införa begränsningar i utövandet av trafikrättigheterna.

Med hänsyn till konkurrenssituationen på marknaden bör åtgärder vidtas för att förhindra otillbörliga ekonomiska verkningar för lufttrafikföretagen.

Det är nödvändigt att specificera medlemsstaternas och lufttrafikföretagens skyldigheter att tillhandahålla nödvändig information.

Det är lämpligt att säkerställa en identisk värdering och bedömning av tillträde till marknaden för likartad lufttrafik.

Det är lämpligt att behandla alla frågor om tillträde till marknaden i samma förordning.

Denna förordning ersätter delvis förordning (EEG) nr 2343/90 och rådets förordning (EEG) nr 294/91 av den 4 februari 1991 om bedrivande av flygfrakttrafik mellan medlemsstater ([1]).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

1. Denna förordning gäller tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, för såväl regelbunden som icke regelbunden lufttrafik.

2. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar påverkar inte Spaniens eller Storbritanniens rättsliga ställning med avseende på tvisten om överhöghet över det territorium där flygplatsen är belägen.

3. Tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills ordningen i den gemensamma förklaring som avgavs av Spaniens och Storbritanniens utrikesministrar den 2 december 1987 har genomförts. När så sker, skall Spaniens och Storbritanniens regeringar samma dag underrätta rådet om detta.

4. Flygplatserna på de grekiska öarna och på de öar i Atlanten som utgör den autonoma regionen Azorerna undantas från tillämpningen av denna förordning till och med den 30 juni 1993. Såvida inte annat beslutas av rådet efter förslag av kommissionen, skall detta undantag gälla under ytterligare fem år och får därefter förlängas med ytterligare en femårsperiod.

*Artikel 2*

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *Lufttrafikföretag*: ett lufttransportföretag med giltig operativ licens.

b) *EG-lufttrafikföretag:* ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning

([1]) EGT nr L 36, 8.2.1991, s. 1.

▼B

(EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ([1]).

c) *Lufttrafik:* en flygning eller en serie flygningar för befordran av passagerare, gods och/eller post mot betalning.

d) Regelbunden lufttrafik: en serie flygningar där varje flygning uppfyller följande kriterier:

i) Den utförs med luftfartyg för befordran av passagerare, gods och/eller post mot betalning på ett sådant sätt att det på varje flygning finns platser som allmänheten kan köpa på individuell basis (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess agenter).

ii) Den bedrivs så att den betjänar trafiken mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen

1) enligt en utgiven tidtabell, eller

2) med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie.

e) *Flygning:* en avgång från en angiven flygplats till en angiven destinationsflygplats.

f) *Trafikrättighet:* ett lufttrafikföretags rättighet att befordra passagerare, gods och/eller post i lufttrafik mellan två flygplatser inom gemenskapen.

g) *Seat only-försäljning:* ett lufttrafikföretags, en av dess agenters eller en researrangörs försäljning av platser direkt till allmänheten utan att några andra tjänster, såsom logi, ingår.

h) *Berörda medlemsstater:* den eller de medlemsstater som lufttrafiken bedrivs mellan eller inom.

i) *Involverade medlemsstater:* de berörda medlemsstaterna och den eller de medlemsstater där de lufttrafikföretag som bedriver lufttrafik har tillstånd.

j) *Registreringsstat:* den medlemsstat i vilken det tillstånd som avses i b är utfärdat.

k) *Flygplats:* ett område i en medlemsstat som står öppet för kommersiell lufttransport.

l) *Regional flygplats:* varje flygplats som inte är upptagen i bilaga 1 som en kategori-1-flygplats.

m) *Flygplatssystem:* två eller flera flygplatser som förts samman eftersom de betjänar samma ort eller orter, som framgår av bilaga 2.

n) *Kapacitet:* det antal platser som bjuds ut till allmänheten i regelbunden luftfart under en given period.

o) *Allmän trafikplikt:* varje skyldighet för ett lufttrafikföretag att på de flyglinjer som det trafikerar med tillstånd från en medlemsstat vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driften uppfyller de fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och prissättning som lufttrafikföretaget inte skulle uppfylla om det endast skulle ta hänsyn till sina kommersiella intressen.

*Artikel 3*

1. Om inte annat följer av denna förordning skall de berörda medlemsstaterna tillåta EG-flygtrafikföretag att utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen.

2. Trots bestämmelsen i punkt 1 är en medlemsstat inte skyldig att före den 1 april 1997 ge trafikrättigheter för cabotage inom sitt territo-

([1]) EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 1.

▼B

rium till EG-lufttrafikföretag som har fått sitt tillstånd av en annan medlemsstat om inte

i) trafikrättigheten utövas på en flygförbindelse som enligt tidtabellen antingen utgör en förlängning av en förbindelse från eller en första delsträcka av en förbindelse till registreringsstaten,

ii) den kapacitet som lufttrafikföretaget använder på cabotageförbindelsen utgör högst 50 % av dess kapacitet per säsong på den förbindelse där cabotageförbindelsen utgör en förlängning eller en första delsträcka.

3. Ett lufttrafikföretag som bedriver cabotageflygning i enlighet med punkt 2 skall på begäran lämna all nödvändig information för genomförandet av bestämmelserna i samma punkt till de involverade medlemsstaterna.

4. Trots bestämmelserna i punkt 1 får en medlemsstat före den 1 april 1997 reglera tillträdet till flyglinjer inom sitt territorium för lufttrafikföretag som de utfärdat tillstånd för i enlighet med förordning (EEG) nr 2407/92 vare sig företaget redan innehar eller söker tillstånd för de berörda linjerna, om detta sker utan särbehandling på grundval av ägarens nationalitet och lufttrafikföretagets identitet och utan att gemenskapsrätten i övrigt, i synnerhet konkurrensreglerna, åsidosätts.

*Artikel 4*

1. a) En medlemsstat får, efter samråd med andra berörda medlemsstater och efter att ha meddelat kommissionen och de lufttrafikföretag som utövar lufttrafik på flyglinjen, inom sitt territorium införa allmän trafikplikt med avseende på regelbunden lufttrafik till ett ytterområde eller ett utvecklingsområde eller på en flyglinje med låg trafikintensitet till en regional flygplats, om flyglinjen anses väsentlig för den ekonomiska utvecklingen i den region där flygplatsen är belägen. Detta får göras i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett adekvat utbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och prissättning, normer som lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen. Kommissionen skall offentliggöra sådan allmän trafikplikt i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

b) Frågan om vilket utbud av regelbunden lufttrafik som är adekvat skall bedömas av medlemsstaterna med beaktande av

i) allmänhetens intresse,

ii) möjligheten, särskilt för regioner som består av öar, att anlita andra transportmedel samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven,

iii) de biljettpriser och villkor som kan erbjudas kunderna,

iv) det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på förbindelsen.

c) I de fall då ingen annan transportform kan säkerställa en adekvat och oavbruten förbindelse får de berörda medlemsstaterna även låta den allmänna trafikplikten omfatta ett krav på att alla flygtrafikföretag som avser att utöva lufttrafik på flyglinjen garanterar att de kommer att göra detta under en viss period som skall fastställas i enlighet med de andra villkoren för allmän trafikplikt.

d) Om inget lufttrafikföretag utövar eller står i begrepp att utöva regelbunden lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikt som gäller för flyglinjen får medlemsstaten begränsa tillträde till den flyglinjen till endast ett lufttrafikföretag för en period på högst tre år, varefter situationen skall omprövas. Rättigheten att utöva lufttrafik på sådana flyglinjer skall erbjudas genom offentligt anbudsförfarande, antingen för en flyglinje eller för ett antal flyglinjer, riktat till alla EG-lufttrafikföretag som är berättigade att utöva sådan lufttrafik. Erbjudandet att delta i anbudsförfarandet skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och sista dagen för inlämnande av

▼B

anbud får inte vara tidigare än en månad efter dagen för offentliggörandet. Anbud från lufttrafikföretag skall genast meddelas de andra berörda medlemsstaterna och kommissionen.

e) Ett erbjudande att delta i ett offentligt anbudsförfarande och senare kontrakt skall bland annat omfatta följande punkter:

i) De normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten.

ii) Regler för ändring och hävning av kontraktet, särskilt med hänsyn till oförutsedda förändringar.

iii) Kontraktets giltighetstid.

iv) Påföljder om kontraktet inte uppfylls.

f) Urvalet bland anbuden skall göras så snart som möjligt och därvid skall hänsyn tas till tjänstens lämplighet, inberäknat de priser och villkor som kan erbjudas kunderna och kostnaden för den eventuella kompensation som krävs från de berörda medlemsstaterna.

g) Trots bestämmelsen i f skall det förflyta en tid på två månader efter sista dagen för inlämnande av anbud innan något urval görs, för att ge övriga medlemsstater möjlighet att framföra synpunkter.

h) En medlemsstat kan ge ersättning till ett lufttrafikföretag som har valts ut enligt f för att det uppfyller de normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten enligt denna punkt. Ersättningen skall beräknas med hänsyn till de kostnader och intäkter som tjänsten inbringar.

i) Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslut fattade enligt denna artikel kan omprövas effektivt och, framför allt, så snart som möjligt i de fall då dessa beslut strider mot gemenskapsrätten eller nationella regler för genomförande av densamma.

j) När allmän trafikplikt föreligger enligt a och c får lufttrafikföretagen erbjuda seat-only försäljning endast om den berörda lufttrafiken uppfyller de normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten. Den lufttrafiken skall därmed betraktas som regelbunden lufttrafik.

k) Bestämmelserna i d skall inte gälla i de fall då en annan berörd medlemsstat föreslår ett tillfredsställande alternativt sätt att uppfylla samma allmänna trafikplikt.

2. Bestämmelserna i punkt 1 d skall inte gälla på sträckor där andra transportformer kan säkerställa en adekvat och regelbunden trafik med en kapacitet på mer än 30 000 platser per år.

3. På begäran av en medlemsstat som anser att utvecklingen av en flyglinje på ett orimligt sätt begränsas av bestämmelserna i punkt 1, eller på eget initiativ, skall kommissionen utföra en undersökning och, inom två månader efter mottagandet av begäran, fatta ett beslut på grundval av alla relevanta omständigheter huruvida bestämmelserna i punkt 1 skall fortsätta att gälla för den berörda flyglinjen.

4. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Varje medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet får med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.

*Artikel 5*

På inhemska flyglinjer för vilka vid tiden för denna förordnings ikraftträdande exklusiv koncession har beviljats genom lag eller kontrakt, och där andra transportformer inte kan säkerställa en adekvat och regelbunden trafik, får en sådan koncession fortsätta att gälla tills den löper ut eller i tre år beroende på vilken tidpunkt som infaller först.

*Artikel 6*

1. Trots bestämmelserna i artikel 3 får en medlemsstat, om något av de lufttrafikföretag som den har utfärdat tillstånd för har påbörjat en regelbunden lufttrafik för passagerare med luftfartyg med högst 80

▼B

platser på en ny flyglinje mellan regionala flygplatser där kapaciteten inte överstiger 30 000 platser per år, avvisa en regelbunden lufttrafik utförd av ett annat lufttrafikföretag under två år, om den inte utförs med ett luftfartyg med högst 80 platser eller på ett sådant sätt att högst 80 platser finns till salu för varje flygning mellan de två flygplatserna.

2. Artikel 4.3 och 4.4 ska tillämpas tillsammans med punkt 1 i denna artikel.

*Artikel 7*

Vid utövande av lufttrafik skall den berörda medlemsstaten tillåta att ett EG-lufttrafikföretag kombinerar lufttrafiken och använder samma linjenummer.

*Artikel 8*

1. Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas rätt att reglera fördelningen av trafiken mellan flygplatserna inom ett flygplatssystem, om detta sker utan särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet.

2. Utövandet av trafikrättigheter skall regleras av offentliggjorda gemenskapsbestämmelser och nationella, regionala eller lokala bestämmelser om säkerhet och miljöskydd samt fördelning av ankomst- och avgångstider.

3. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ skall kommissionen undersöka tillämpningen av punkt 1 och 2, och inom en månad efter mottagandet av begäran och efter samråd med den kommitté som avses i artikel 11 besluta om medlemsstaten får fortsätta att tillämpa åtgärden. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.

4. Medlemsstaterna får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad. Rådet får i undantagsfall med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.

5. När en medlemsstat beslutar att upprätta ett nytt flygplatssystem eller att ändra ett befintligt system skall den underrätta de andra medlemsstaterna och kommissionen. Efter att ha kontrollerat att flygplatserna har förts samman för att betjäna samma ort eller stadsregion skall kommissionen offentliggöra en reviderad bilaga 2 i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 9*

1. När det är fråga om allvarliga överbelastnings- och/eller miljöproblem får den ansvariga medlemsstaten enligt denna artikel införa villkor för, begränsa eller avvisa utövande av trafikrättigheter, särskilt när en tillfredsställande servicenivå kan uppnås med andra transportmedel.

2. De åtgärder som en medlemsstat vidtar enligt punkt 1 skall

— inte innebära särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet,

— ha en begränsad giltighetstid på högst tre år, varefter de skall omprövas,

— inte påverka denna förordnings syfte på ett orimligt sätt,

— inte snedvrida konkurrensen mellan lufttrafikföretag på ett orimligt sätt,

— inte vara mer restriktiva än vad som behövs för att lösa problemen.

3. När en medlemsstat anser att åtgärder enligt punkt 1 är nödvändiga skall den underrätta de andra medlemsstaterna och kommissionen och ge en lämplig motivering för åtgärderna minst tre månader innan de skall genomföras. Åtgärderna får genomföras om inte, inom en månad efter underrättelsen, någon berörd medlemsstat motsätter sig dem eller kommissionen tar upp dem för ytterligare utredning enligt punkt 4.

▼B

4. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ skall kommissionen utreda sådana åtgärder som avses i punkt 1. När kommissionen inom en månad efter att ha blivit underrättad enligt punkt 3 tar upp åtgärder för utredning skall den samtidigt meddela om åtgärderna får genomföras, helt eller delvis, under utredningen, särskilt med hänsyn till eventuella oåterkalleliga följder. Efter samråd med den kommitté som avses i artikel 11 skall kommissionen, en månad efter mottagandet av all nödvändig information, besluta om huruvida åtgärderna är relevanta och överensstämmer med denna förordning och inte på något annat sätt bryter mot gemenskapsrätten. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. I avvaktan på ett sådant beslut får kommissionen besluta om tillfälliga regler, däri inberäknat upphävande, helt eller delvis, av åtgärderna, särskilt med hänsyn till eventuella oåterkalleliga följder.

5. Trots bestämmelserna i punkterna 3 och 4 får en medlemsstat vidta nödvändiga åtgärder för att lösa plötsligt uppkomna kortvariga problem förutsatt att åtgärderna är förenliga med punkt 2. Kommissionen och medlemsstaterna skall genast underrättas om åtgärderna och få en lämplig motivering för dem. Om de problem som gör åtgärderna nödvändiga består i mer än 14 dagar skall medlemsstaten underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om detta och med kommissionens godkännande får medlemsstaten förlänga åtgärderna i ytterligare perioder om högst 14 dagar. På begäran av de involverade medlemsstaterna får kommissionen upphäva åtgärderna om de inte uppfyller kraven enligt punkterna 1 och 2 eller om de på något annat sätt bryter mot gemenskapsrätten.

6. Varje medlemsstat får hänskjuta det beslut som kommissionen fattat enligt punkterna 4 och 5 till rådet inom en månad. Rådet får i undantagsfall med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.

7. När ett beslut som har fattats av en medlemsstat enligt denna artikel begränsar ett EG-lufttrafikföretags verksamhet på en flyglinje inom gemenskapen skall samma villkor eller begränsningar gälla för alla EG-lufttrafikföretag på flyglinjen. När beslutet innebär att nya eller ytterligare tjänster på en flyglinje avvisas skall alla EG-lufttrafikföretag som ansöker om att få utöva dessa tjänster behandlas lika.

8. Utan att tillämpningen av artikel 8.1 påverkas, gäller att en medlemsstat inte utan andra involverade medlemsstaters samtycke får ge ett lufttrafikföretag tillåtelse

a) att upprätta en ny flygförbindelse, eller

b) att öka turtätheten på en befintlig flygförbindelse

mellan en bestämd flygplats inom sitt territorium och en annan medlemsstat, så länge ett lufttrafikföretag, för vilket tillstånd har beviljats av denna andra medlemsstat, inte har tillåtits, med stöd av bestämmelserna om fördelning av ankomst- och avgångstider enligt artikel 8.2, att upprätta en ny flygförbindelse eller att öka turtätheten på en befintlig flygförbindelse med den aktuella flygplatsen, till dess rådet har antagit en förordning om en uppförandekod för fördelning av ankomstoch avgångstider med utgångspunkt i den allmänna principen om icke-diskriminering på grundval av nationalitet, och till dess den förordningen har trätt i kraft.

*Artikel 10*

1. Begränsningar i kapaciteter skall inte tillämpas på lufttrafik som omfattas av denna förordning med undantag av artiklarna 8 och 9 samt denna artikel.

2. När tillämpningen av punkt 1 har medfört allvarlig ekonomisk skada för de lufttrafikföretag som fått tillstånd av en medlemsstat, skall kommissionen på begäran av denna stat företa en prövning och på grundval av alla relevanta omständigheter, däribland marknadsläget och särskilt huruvida situationen är sådan att medlemsstatens lufttrafikföretag inte har rimliga möjligheter till effektiv konkurrens på marknaden, det berörda lufttrafikföretagets ekonomiska ställning och det faktiska kapacitetsutnyttjandet, besluta huruvida kapaciteten för

▼B

regelbunden lufttrafik till och från den staten skall stabiliseras under en begränsad tid.

3. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Varje medlemsstat får hänskjuta det beslut kommissionen fattat till rådet inom en månad. Rådet får i undantagsfall med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.

▼M1

*Artikel 11*

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. Kommittén skall ge kommissionen råd om tillämpningen av artiklarna 9 och 10.

3. Dessutom kan kommissionen inhämta kommitténs råd om alla andra frågor angående tillämpningen av denna förordning.

4. När det hänvisas till denna artikel skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG ([1]) tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

5. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

▼B

*Artikel 12*

1. För att kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning får kommissionen inhämta all nödvändig information från de berörda medlemsstaterna, som också skall tillhandahålla information från de lufttrafikföretag som de har utfärdat tillstånd för.

2. Om den begärda informationen inte lämnas inom den av kommissionen fastställda tidsfristen, eller om den lämnas i ofullständigt skick, skall kommissionen genom ett beslut riktat till den berörda medlemsstaten kräva att informationen lämnas. Beslutet skall ange vilken information som krävs samt fastställa en lämplig tidsfrist inom vilken informationen skall lämnas.

*Artikel 13*

Kommissionen skall offentliggöra en rapport om tillämpningen av denna förordning före den 1 april 1994 och regelbundet därefter.

*Artikel 14*

1. Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta för att genomföra denna förordning.

2. Hemliga uppgifter som skaffas in vid tillämpningen av denna förordning skall omfattas av tystnadsplikt.

*Artikel 15*

Förordning (EEG) nr 2343/90 och 294/91 skall upphöra att gälla med undantag av artikel 2 e ii och bilaga 1 till förordning (EEG) nr 2343/90, med den tolkning som ges i bilaga 3 i den här förordningen, och med undantag av artikel 2 b och bilagan till förordning (EEG) nr 294/91.

*Artikel 16*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1993.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

([1]) Rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (EGT L 184, 17.7.1999, s. 23).

▼B

*BILAGA 1*

**Förteckning över kategori-1-flygplatser**

| | | |
|---|---|---|
| | BELGIEN | Bryssel-Zaventem |
| ▼A2 | TJECKIEN: | Praha - Ruzyně |
| ▼B | DANMARK | Köpenhamns flygplatssystem |
| | TYSKLAND | Frankfurt-Rhen-Main,<br>Düsseldorf-Lohausen,<br>München,<br>Berlins flygplatssystem |
| ▼A2 | ESTLAND: | Tallinna Lennujaam |
| ▼B | SPANIEN | Palma-Mallorca,<br>Madrid-Barajas,<br>Malaga,<br>Las Palmas |
| | GREKLAND | Aten-Hellinikon,<br>Thessaloniki-Macedonia |
| | FRANKRIKE | Paris flygplatssystem |
| | IRLAND | Dublin |
| | ITALIEN | Roms flygplatssystem,<br>Milanos flygplatssystem |
| ▼A2 | CYPERN: | Larnaka flygplats |
| | LETTLAND: | Riga |
| | LITAUEN: | Vilnius |
| | UNGERN: | Internationella flygplatsen Budapest-Ferihegy |
| | MALTA: | Luqa |
| ▼B | NEDERLÄNDERNA | Amsterdam-Schiphol |
| ▼A2 | POLEN: | Warszawa-Okęcie |
| ▼B | PORTUGAL | Lissabon,<br>Faro |
| ▼A2 | SLOVENIEN: | Ljubljana |
| | SLOVAKIEN: | Bratislava flygplats |
| ▼B | STORBRITANNIEN | Londons flygplatssystem,<br>Luton |
| ▼A1 | ÖSTERRIKE | Wien |
| | FINLAND | Helsinki-Vantaa — Helsingfors Vanda |
| | SVERIGE | Stockholms flygplatssystem |

▼B

*BILAGA 2*

**Förteckning över flygplatssystem**

| | |
|---|---|
| DANMARK | Köpenhamn-Kastrup/Roskilde |
| TYSKLAND | Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof |
| FRANKRIKE | Paris-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget,<br>Lyon-Bron-Satolas |
| ITALIEN | Rom-Fiumicino/Ciampino,<br>Milano-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio),<br>Venedig-Tessera/Treviso |
| STORBRITANNIEN | London-Heathrow/Gatwick/Stansted |

▼A1

| | |
|---|---|
| SVERIGE | Stockholm-Arlanda/Bromma |

▼B

*BILAGA 3*

**Den tolkning som avses i artikel 15**

På de villkor som anges i bilaga 1 till förordning (EEG) nr 2343/90 skall luft-trafikföretaget Scanair, som har exakt samma struktur och organisation som Scandinavian Airlines System, behandlas på samma sätt som lufttrafikföretaget Scandinavian Airlines System.