

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 95/93

af 18. januar 1993

om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER 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

ud fra følgende betragtninger :

Der er et stadig større misforhold mellem væksten inden for lufttransportssystemet i Europa og den lufthavnsinfrastruktur, der er til rådighed for at tilfredsstille efterspørgslen; der er derfor et stigende antal overbelastede lufthavne i Fællesskabet;

Tildelingen af ankomst- og afgangstidspunkter i de overbelastede lufthavne bør være baseret på neutrale og gennemsigtige regler, der ikke indebærer nogen forskelsbehandling;

kravet om neutralitet sikres bedst, når beslutningen om at koordinere en lufthavn træffes på grundlag af objektive kriterier af den medlemsstat, der er ansvarlig for lufthavnen;

under visse omstændigheder kan det for at lette afviklingen af trafikken være ønskeligt, at en medlemsstat har mulighed for at give en lufthavn status som koordineret lufthavn, forudsat at principperne om gennemsigtighed, neutralitet og ikke-forskelsbehandling er overholdt;

den medlemsstat, der er ansvarlig for den koordinerede lufthavn, bør sikre, at der udnævnes en koordinator, hvis neutralitet der ikke må herske nogen tvivl om;

oplysningernes gennemsigtighed er af væsentlig betydning for at sikre en objektiv procedure for tildeling af ankomst- eller afgangstidspunkter;

principperne bag det aktuelle system for tildeling af ankomst- eller afgangstidspunkter kunne danne grundlaget for denne forordning, forudsat at dette system udvikler sig i overensstemmelse med de nye tendenser på transportområdet i Fællesskabet;

det er Fællesskabets politik at fremme konkurrencen og at skabe øget markedsadgang, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet ⁽⁴⁾; denne målsætning forudsætter en kraftig støtte til de luftfartsselskaber, der har til hensigt at begynde operationer på ruter inden for Fællesskabet;

det nuværende system tager hensyn til hævdvundne rettigheder;

der bør gives mulighed for nytilkomne luftfartsselskaber på EF-markedet;

det er nødvendigt at indføre særlige bestemmelser under bestemte forhold for at opretholde passende indenrigsflyvning til særlige områder inden for en medlemsstat;

det er ligeledes nødvendigt at undgå situationer, hvor fordelene ved en liberalisering bliver ulige fordelt, og der opstår konkurrenceforvriddning som følge af mangelen på disponible ankomst- eller afgangstidspunkter;

de eksisterende ankomst- eller afgangstidspunkter bør udnyttes bedst muligt, således at ovennævnte mål kan nås;

det er ønskeligt, at tredjelande tilbyder EF-luftfartsselskaber tilsvarende behandling;

anvendelsen af denne forordning berører ikke Traktatens konkurrenceregler, særlig artikel 85 og 86;

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;

⁽¹⁾ EFT nr. C 43 af 19. 2. 1991, s. 3.

⁽²⁾ EFT nr. C 13 af 20. 1. 1992, s. 446.

⁽³⁾ EFT nr. C 339 af 31. 12. 1991, s. 41.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 8.

efter en bestemt anvendelsesperiode bør denne forordning tages op til revision for at vurdere dens virkning i praksis —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING :

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på tildelingen af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.
2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, på hvilket lufthavnen er beliggende.
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 blevet iværksat. Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet om denne iværksættelsesdato.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved :

- a) »ankomst- eller afgangstidspunkt« : det planlagte ankomst- eller afgangstidspunkt, der er til rådighed for eller tildelt en luftfartøjsoperation på en given dag i en lufthavn, der er koordineret i henhold til denne forordning
- b) »nytilkommet luftfartsselskab« :
 - i) et luftfartsselskab, der anmoder om ankomst- eller afgangstidspunkter i en lufthavn på en given dag, og som råder over eller har fået tildelt mindre end fire ankomst- eller afgangstidspunkter i den pågældende lufthavn den pågældende dag, eller
 - ii) et luftfartsselskab, der anmoder om ankomst- eller afgangstidspunkter til en flyvning uden mellemlanding mellem to EF-lufthavne, hvor højst to andre luftfartsselskaber opererer en direkte flyvning mellem disse lufthavne eller lufthavnssystemer den pågældende dag, og som råder over eller har fået tildelt mindre end fire ankomst- eller afgangstidspunkter i den pågældende lufthavn den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding.

Et luftfartsselskab, der råder over mere end 3 % af det samlede antal ankomst- og afgangstidspunkter på den pågældende dag i en given lufthavn eller mere end 2 % af det samlede antal ankomst- og afgangstidspunkter på den pågældende dag i et lufthavnssystem, som den pågældende lufthavn er en del af, betragtes

ikke som et nytilkommet selskab i den pågældende lufthavn

- c) »direkte trafikflyvning« : en forbindelse mellem to lufthavne med samme luftfartøj og samme rutenummer, også selv om der foretages mellemlanding
- d) »fartplansæson« : enten sommer- eller vintersæsonen, som anvendt i luftfartsselskabernes fartplaner
- e) »EF-luftfartsselskab« : et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (!)
- f) »koordineret lufthavn« : en lufthavn, hvor der er udpeget en koordinator til at lette afviklingen af trafikken for de luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve den pågældende lufthavn
- g) »fuldt koordineret lufthavn« : en koordineret lufthavn, hvor det for et luftfartsselskab er nødvendigt at råde over et af en koordinator tildelt tidspunkt til ankomst eller afgang i de perioder, hvor lufthavnen er fuldt koordineret
- h) »lufthavnssystem« : to eller flere lufthavne, der udgør en enhed, som trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, jf. bilag II til forordning (EØF) nr. 2408/92.

Artikel 3

Betingelser for lufthavnskoordinering

1. En medlemsstat har ikke pligt til at give en lufthavn status som koordineret lufthavn, undtagen hvor dette er foreskrevet i denne artikel.
2. En medlemsstat kan imidlertid give en lufthavn status som koordineret lufthavn, forudsat at principperne om gennemsigtighed, neutralitet og ikke-forskelsbehandling er opfyldt.
3.
 - i) Når luftfartsselskaber, der repræsenterer mere end halvdelen af en lufthavns trafik og/eller lufthavnsmyndigheden finder, at kapaciteten er utilstrækkelig til at klare den nuværende eller planlagte trafik i bestemte perioder, eller
 - ii) når nytilkomne selskaber har alvorlige problemer med at opnå ankomst- og afgangstidspunkter, eller
 - iii) når en medlemsstat finder det nødvendigt

skal medlemsstaten sørge for, at der så hurtigt som muligt gennemføres en grundig kapacitetsanalyse for lufthavnen under hensyn til almindeligt anerkendte metoder for at fastslå, om kapaciteten eventuelt kan forøges på kort sigt ved at ændre infrastrukturen eller driften, og for at fastlægge en tidsramme for løsning af problemerne. Analysen skal ajourføres regelmæssigt. Både analysen og metoden, den bygger på, skal stilles til rådighed for de berørte parter.

(!) EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 1.

4. Hvis analysen efter konsultationer med de luftfartselskaber, der bruger lufthavnen regelmæssigt, deres repræsentative organisationer, lufthavnsmyndighederne, flyvekontroltjenestens myndigheder og passagerorganisationer, hvis sådanne findes, ikke viser nogen muligheder for at løse de alvorlige problemer på kort sigt, skal medlemsstaten sørge for, at lufthavnen får status som fuldt koordineret lufthavn i de perioder, hvor kapacitetsproblemerne forekommer.

5. Når en fuldt koordineret lufthavn får tilstrækkelig kapacitet til at kunne gennemføre den aktuelle eller planlagte trafik, bortfalder dens status som fuldt koordineret lufthavn.

Artikel 4

Koordinatoren

1. Den medlemsstat, der er ansvarlig for en koordineret eller fuldt koordineret lufthavn, sørger for, at der udnævnes en fysisk eller juridisk person med indgående kendskab til fartplankoordinering for luftfartsselskaber til lufthavnskoordinator efter at have konsulteret de luftfartsselskaber, der regelmæssigt benytter lufthavnen, deres repræsentative organisationer samt lufthavnsmyndighederne. Samme person kan udnævnes til koordinator for mere end én lufthavn.

2. Medlemsstaten indestår for, at koordinatoren udfører sit arbejde i henhold til denne forordning på en uafhængig måde.

3. Koordinatoren udøver sin funktion i overensstemmelse med denne forordning på en neutral og gennemsigtig måde uden nogen form for forskelsbehandling.

4. Koordinatoren deltager i sådanne internationale fartplankoordineringskonferencer for luftfartsselskaber, som er tilladte i henhold til fællesskabsretten.

5. Koordinatoren er ansvarlig for tildelingen af ankomst- og afgangstidspunkter.

6. Koordinatoren overvåger anvendelsen af ankomst- og afgangstidspunkter.

7. Når ankomst- og afgangstidspunkterne tildeles, stiller koordinatoren efter anmodning og inden for en rimelig frist følgende oplysninger til rådighed for alle berørte parter:

- a) en oversigt over hvert enkelt luftfartsselskabs hidtidige ankomst- og afgangstidspunkter, opstillet i kronologisk rækkefølge for alle de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen
- b) en oversigt over de af hvert enkelt luftfartsselskab ønskede ankomst- og afgangstidspunkter (første ansøgning), og en kronologisk oversigt over de ønskede ankomst- eller afgangstidspunkter for alle luftfartsselskaber
- c) en særskilt oversigt over alle tildelte ankomst- og afgangstidspunkter og en særskilt oversigt over alle

endnu ikke imødekomne ansøgninger herom, opstillet i kronologisk rækkefølge for henholdsvis hvert enkelt luftfartsselskab og for alle luftfartsselskaber

- d) en oversigt over de resterende disponible ankomst- og afgangstidspunkter
- e) en fuldstændig og detaljeret redegørelse for de kriterier, der anvendes ved tildelingen.

8. Oplysningerne i stk. 7 skal stilles til rådighed senest på tidspunktet for de relevante fartplankoordineringskonferencer og i givet fald under og efter konferencerne.

Artikel 5

Koordineringsudvalget

1. En medlemsstat, der har givet en lufthavn status som fuldt koordineret lufthavn, sørger for, at der her nedsættes et koordineringsudvalg, der som rådgivende organ bistår den i artikel 4 omhandlede koordinator. Medlemskab af dette udvalg skal i det mindste stå åbent for de luftfartsselskaber, der regelmæssigt beflyver lufthavnen/lufhavnene, og/eller deres repræsentative organisationer de berørte lufthavnsmyndigheder og repræsentanter for flyvekontroltjenesten. Det samme koordineringsudvalg kan udpeges for mere end én lufthavn.

Koordineringsudvalget har bl.a. til opgave at rådgive vedrørende følgende forhold:

- mulighederne for at øge den kapacitet, der er fastlagt i henhold til artikel 6
- forbedringer af de eksisterende trafikafviklingsbetingelser i den pågældende lufthavn
- klager over tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter som omhandlet i artikel 8, stk. 7
- metoder til kontrol med udnyttelsen af de tildelte ankomst- og afgangstidspunkter
- retningslinjer for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter under hensyntagen til lokale forhold
- alvorlige problemer for nytilkomne selskaber som omhandlet i artikel 10.

2. Stk. 1 kan anvendes på lufthavne, der har fået status som koordineret lufthavn i henhold til artikel 3.

Artikel 6

Lufthavnskapacitet

1. I en lufthavn, hvor tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter finder sted, fastsættes det antal ankomst- og afgangstidspunkter, der stilles til rådighed, to gange om året i henhold til almindeligt anerkendte metoder af de kompetente myndigheder i samarbejde med repræsentanter for flyvekontroltjenesten, told-, pas- og immigrationsmyndighederne og de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen, og/eller deres repræsentative organisationer samt lufthavnskoordinatoren. Hvis den kompetente myndighed ikke er lufthavnsmyndigheden, skal denne også konsulteres.

Dette sker på grundlag af en objektiv analyse af mulighederne for at modtage lufttrafikken og under hensyntagen til de forskellige former for trafik i den pågældende lufthavn.

Resultaterne af dette arbejde videregives til lufthavnskoordinatoren i god tid, inden den første koordinering finder sted, med henblik på fartplankoordineringskonferencerne.

2. Stk. 1 kan anvendes på lufthavne, der har fået status som koordineret lufthavn i henhold til artikel 3.

Artikel 7

Oplysninger til koordinatoren

Luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve en koordineret eller fuldt koordineret lufthavn, indgiver alle de af koordinatoren ønskede relevante oplysninger til denne.

Artikel 8

Tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter

1. a) Et ankomst- eller afgangstidspunkt, der er blevet anvendt af et luftfartsselskab efter koordinatorens instrukser, giver det pågældende luftfartsselskab ret til at kræve samme ankomst- og afgangstidspunkt i den næste tilsvarende fartplanssæson, jf. dog artikel 10
 - b) i en situation, hvor ikke alle de berørte luftfartsselskabers ansøgninger om ankomst- og afgangstidspunkter kan imødekommes, gives der prioritet til erhvervsflyvning, især ruteflyvning og forud planlagt charterflyvning
 - c) koordinatoren skal også tage hensyn til supplerende regler om fortrinsstilling, som luftfartsselskaberne har fastsat, og så vidt muligt til supplerende retningslinjer, som Koordineringsudvalget har anbefalet af hensyn til lokale forhold, forudsat at EF-lovgivningen overholdes.
2. Hvis en ansøgning om et bestemt ankomst- og afgangstidspunkt ikke kan imødekommes, oplyser koordinatoren det ansøgende luftfartsselskab om årsagerne hertil og angiver det nærmeste alternative ankomst- og afgangstidspunkt.
 3. Koordinatoren bestræber sig til enhver tid på at imødekomme ad hoc-ansøgninger om enhver form for luftfartsvirksomhed, herunder almenflyvning. Til det formål kan de ankomst- og afgangstidspunkter benyttes, der er til rådighed i den i artikel 10 omhandlede pulje, men som endnu ikke er blevet fordelt, tillige med de ankomst- eller afgangstidspunkter, der er blevet frigjort med kort varsel.
 4. Ankomst- og afgangstidspunkter kan frit byttes mellem luftfartsselskaber indbyrdes eller af et luftfartsselskab overføres fra én rute eller type flyvning til en anden

efter fælles overenskomst eller som et resultat af hel eller delvis overtagelse eller ensidigt. Det er en betingelse, at sådanne bytninger eller overførsler er gennemsigtige, og at koordinatoren kan bekræfte, at

- a) lufthavnsoperationerne ikke berøres negativt heraf
- b) de begrænsninger, en medlemsstat har pålagt i henhold til artikel 9, bliver overholdt
- c) en ændring i anvendelsen ikke berører artikel 11.

5. Ankomst- og afgangstidspunkter, der er tildelt nytillkomne selskaber, der foretager flyvning mellem to EF-lufthavne, kan ikke byttes mellem luftfartsselskaber eller overføres af et luftfartsselskab fra en rute til en anden, som fastsat i stk. 4, i en periode på to sæsoner.

6. Efter konsultation af luftfartsselskaberne, koordinatoren og luftfartsmyndighederne kan Kommissionen opstille en række anbefalede normer for de automatiske systemer, der anvendes af koordinatoren for at sikre korrekt gennemførelse af artikel 4 og 7.

7. Hvis der fremsættes klager over tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter, undersøger Koordinationsudvalget spørgsmålet og forelægger eventuelt koordinatoren forslag i et forsøg på at løse problemerne.

8. Hvis problemerne ikke kan løses efter behandling i Koordinationsudvalget, kan medlemsstaten træffe foranstaltninger til mægling foretaget af en repræsentativ organisation for luftfartsselskaberne eller anden tredjepart.

Artikel 9

Regional flyvning

1. En medlemsstat kan forbeholde bestemte ankomst- og afgangstidspunkter i en fuldt koordineret lufthavn til indenrigsruteflyvning
- a) på en rute til en lufthavn beliggende i et yderområde eller et udviklingsområde på dets territorium, hvis en sådan rute anses for at have vital betydning for den økonomiske udvikling i det området, hvori lufthavnen er beliggende, forudsat at
 - i) ankomst- og afgangstidspunkterne bliver brugt på denne rute på tidspunktet for forordningens ikrafttræden
 - ii) kun ét luftfartsselskab beflyver ruten
 - iii) passende forbindelse ikke kan opnås med en anden transportform
 - iv) ankomst- eller afgangstidspunkterne ikke længere forbeholdes, når et andet luftfartsselskab har etableret indenrigsruteflyvning på ruten med samme antal afgange som det første luftfartsselskab og har befløjet den i mindst en sæson
 - b) på ruter med forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til fællesskabslovgivningen.

2. Procedurerne i artikel 4, stk 1, litra d) til i), i forordning (EØF) nr. 2408/92 kan anvendes, hvis et andet EF-luftfartsselskab er interesseret i at beflyve ruten og ikke har været i stand til at opnå ankomst- og afgangstidspunkter en time før eller efter de tidspunkter, der blev anmodet om hos koordinatoren.

3. Medlemsstaterne sender Kommissionen en liste over de ruter, for hvilke der er sådanne forbeholdte ankomst- eller afgangstidspunkter i en fuldt koordineret lufthavn. Dette skal først ske ved denne forordnings ikrafttræden. Kommissionen offentliggør en oversigt over de pågældende ruter i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* senest to måneder efter fremsendelsen.

Artikel 10

Pulje af ankomst- og afgangstidspunkter

1. I en lufthavn, hvor der finder tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter sted, oprettes der en pulje for hver koordineret periode indeholdende nyoprettede ankomst- og afgangstidspunkter, ubenyttede ankomst- og afgangstidspunkter, samt de ankomst- og afgangstidspunkter, som et luftfartsselskab har givet afkald på under eller ved udgangen af en sæson, eller som på anden måde bliver ledige.

2. Ethvert ubenyttet ankomst- eller afgangstidspunkt inddrages og placeres i den relevante pulje af ankomst- og afgangstidspunkter, medmindre den manglende udnyttelse er begrundet i startforbud for en luftfartstype, lukning af en lufthavn eller et luftrum eller andre lignende ekstraordinære forhold.

3. Ankomst- og afgangstidspunkter, der tildeles et luftfartsselskab til ruteflyvning eller forud planlagt charterflyvning på et bestemt tidspunkt af dagen og på samme ugedag i en identificerbar periode inden for en fartplansæson, berettiger ikke dette luftfartsselskab til samme serie ankomst- og afgangstidspunkter i næste tilsvarende fartplansæson, medmindre luftfartsselskabet over for koordinatoren kan dokumentere, at det har anvendt dem efter koordinatorens instrukser, i mindst 80 % af tiden i den periode, for hvilken de var blevet tildelt.

4. Ankomst- og afgangstidspunkter, som er tildelt et luftfartsselskab inden den 31. januar for den følgende sommersæson eller inden den 31. august for den følgende vintersæson, men som bliver tilbagegivet til koordinatoren til omfordeling inden disse datoer, skal ikke lægges til grund ved beregningen af udnyttelsesgraden.

5. Hvis det ikke kan dokumenteres, at 80 % af serien af ankomst- og afgangstidspunkter er blevet udnyttet, skal alle ankomst- og afgangstidspunkter i den pågældende serie anbringes i puljen af ankomst- og afgangstidspunkter, medmindre følgende grunde kan anføres for den manglende udnyttelse:

a) uforudseelige og uafvendelige tilfælde, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på, der f.eks. har ført til

— startforbud for den luftfartstype, der sædvanligvis anvendes på den pågældende forbindelse, eller

— lukning af en lufthavn eller et luftrum

b) problemer i forbindelse med indførelse af ny ruteflyvning med luftfartøjer på 80 sæder og derunder på en rute mellem en regional lufthavn og den koordinerede lufthavn og med en kapacitet på ikke over 30 000 sæder pr. år, eller

c) alvorlig økonomisk skade for et EF-luftfartsselskab, som har medført, at de licensudstedende myndigheder har udstedt en midlertidig licens i afventen af en finansiel rekonstruktion af luftfartsselskabet i overensstemmelse med artikel 5, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 2407/92

d) indstilling af en række charterflyvninger på grund af aflysning fra rejsearrangørernes side, navnlig uden for den normale højsæson, forudsat at den gennemsnitlige udnyttelse af ankomst- og afgangstidspunkterne ikke kommer under 70 %

e) indstilling af en række flyvninger på grund af tilsigtede indgreb over for disse flyvninger, som gør det praktisk og/eller teknisk umuligt for luftfartsselskabet at afvikle trafikken som planlagt.

6. Hvis der fortsat består alvorlige problemer for nyttilkomne luftfartsselskaber, sørger medlemsstaten for, at der indkaldes til møde i Lufthavnskoordineringsudvalget. Formålet med mødet er at undersøge mulighederne for at afhjælpe situationen. Kommissionen indbydes til at deltage i dette møde.

7. De ankomst- og afgangstidspunkter, der placeres i puljen, fordeles blandt de ansøgende luftfartsselskaber, jf. dog artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92. 50 % af disse ankomst- og afgangstidspunkter tildeles nyttilkomne luftfartsselskaber, medmindre disses ansøgninger udgør mindre end 50 %.

8. Et nyttilkommet selskab, der har fået tilbudt ankomst- eller afgangstidspunkter inden for et tidsrum af to timer før eller efter det ønskede tidspunkt, men som ikke har accepteret dette tilbud, kan ikke bibeholde sin status som nyttilkommet selskab.

Artikel 11

Beskyttelsesordning

1. Hvis der ikke kan findes en løsning i henhold til stk. 2 og under hensyn til, at der ikke må opstå konkurrenceforvriddning mellem de pågældende luftfartsselskaber, kan et luftfartsselskab ikke anvende fleksibiliteten i artikel 8, stk. 4, med henblik på at indføre en eller flere yderligere afgang på en rute mellem en fuldt koordineret lufthavn i Fællesskabet og en lufthavn i en anden medlemsstat, hvis et andet EF-luftfartsselskab, der har fået udstedt licens i en anden medlemsstat, ikke har været i stand til trods stærke og vedvarende bestræbelser at opnå ankomst- og afgangstidspunkter, der med rimelighed kan anvendes til indførelse af en eller flere yderligere afgang på ruten to timer før eller efter de tidspunkter, der er anmodet om hos koordinatoren.

Denne bestemmelse finder ikke anvendelse, hvis det luftfartsselskab, der anvender fleksibiliteten i artikel 8, stk. 4, ikke overskrider det andet luftfartsselskabs antal afgangse.

2. Under hensyn til, at der ikke må opstå konkurrenceforvriddning mellem de pågældende luftfartsselskaber, bestræber den medlemsstat, der er ansvarlig for den fuldt koordinerede lufthavn i stk. 1, sig på at bringe en aftale i stand mellem de pågældende luftfartsselskaber.

En alternativ løsning på problemet kunne bestå i

- forsøg på at sikre, at anmodningen om ankomst- og afgangstidspunkter for det luftfartsselskab, der har fået udstedt licens af den anden medlemsstat, imødekommes
- en rimelig anvendelse fra luftfartsselskabets side af den fleksibilitet, der er mulighed for i henhold til artikel 8, stk. 4.

3. En berørt medlemsstat kan anmode Kommissionen om at foretage en undersøgelse af gennemførelsen af denne artikel indtil to måneder efter, at et luftfartsselskab har meddelt koordinatoren, at det har til hensigt at anvende den fleksibilitet, som artikel 8, stk. 4, giver mulighed for.

Artikel 12

Almindelige bestemmelser

1. Når det viser sig, at et tredjeland i forbindelse med tildelingen af ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne

- a) ikke indrømmer EF-luftfartsselskaberne en behandling, der svarer til den behandling, som medlemsstaterne giver luftfartsselskaber fra det pågældende land, eller
- b) ikke indrømmer EF-luftfartsselskaberne en de facto national behandling, eller
- c) indrømmer luftfartsselskaber fra andre tredjelande en mere fordelagtig behandling end EF-luftfartsselskaberne

kan der træffes passende foranstaltninger for at rette op på situationen med hensyn til den eller de pågældende lufthavne, herunder helt eller delvis at suspendere forpligtelserne efter denne forordning over for et luftfartsselskab fra dette tredjeland, i overensstemmelse med fællesskabsretten.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. januar 1993.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om alle alvorlige vanskeligheder, retlige og faktiske, som EF-luftfartsselskaberne støder på, når de søger at få tildelt ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne i tredjelande.

Artikel 13

Rapport og samarbejde

1. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning senest tre år efter dens ikrafttræden. Rapporten skal bl.a. indeholde følgende oplysninger:

- a) strukturerne inden for luftfarten generelt
- b) branchens fremskridt med hensyn til at reducere manglende anvendelse af ankomst- og afgangstidspunkter
- c) størrelsen af puljen af ankomst- og afgangstidspunkter, som defineret i artikel 10, stk. 1, i hver sæson i bestemte lufthavne
- d) antallet af ansøgninger om ankomst- og afgangstidspunkter, der ikke har kunnet imødekommes i hver sæson i bestemte lufthavne
- e) antallet af nytilkomne selskaber, der ansøger om ankomst- og afgangstidspunkter i hver sæson i bestemte lufthavne
- f) anvendelse af procedurerne for tvister i henhold til artikel 8.

2. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om anvendelsen af denne forordning, især med hensyn til indsamling af oplysninger til brug for den i stk. 1 nævnte rapport.

Artikel 14

Revision

Rådet træffer inden den 1. juli 1997 afgørelse om, hvorvidt denne forordning skal fortsætte eller revideres på grundlag af et forslag fra Kommissionen, der skal forelægges senest den 1. januar 1996.

Artikel 15

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

På Rådets vegne

T. PEDERSEN

Formand