

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk

- ★ Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber 1
- ★ Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet 8
- ★ Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92 af 23. juli 1992 om billetpriser og rater inden for luftfart 15
- ★ Rådets forordning (EØF) nr. 2410/92 af 23. juli 1992 om ændring af forordning (EØF) nr. 3975/87 om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrence-reglerne på virksomheder i luftfartssektoren 18
- ★ Rådets forordning (EØF) nr. 2411/92 af 23. juli 1992 om ændring af forordning (EØF) nr. 3976/87 om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler og samordnet praksis inden for luftfartssektoren 19

1

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for rammerne af landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 2407/92

af 23. juli 1992

om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber

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

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;

ved anvendelse inden for luftfartssektoren af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser skal der tages hensyn til denne sektors særlige karakteristika;

ved 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 ⁽⁴⁾ besluttede Rådet at indføre fælles regler for godkendelse af luftfartsselskaber med henblik på iværksættelse senest den 1. juli 1992;

det er nødvendigt at give medlemsstaterne en rimelig frist, indtil 1. januar 1993, til gennemførelse af forordningen;

det er vigtigt at fastsætte ikke-diskriminerende krav til beliggenheden af og kontrollen med et foretagende, der ansøger om licens;

for at sikre en pålidelig og tilstrækkelig service er det nødvendigt at sikre, at et luftfartsselskab til enhver tid drives efter sunde økonomiske principper med en høj sikkerhedsmæssig standard;

til beskyttelse af brugerne og andre berørte parter er det vigtigt at sikre, at luftfartsselskaberne er tilstrækkeligt forsikret;

i det indre marked bør luftfartsselskaber have mulighed for at anvende luftfartøjer, uanset hvor i Fællesskabet de ejes, hvilket ikke indskrænker den licensudstedende medlemsstats forpligtelser med hensyn til selskabets tekniske formåen;

der bør være mulighed for at lease luftfartøjer, der er registreret uden for Fællesskabet i en kortvarig periode eller under ekstraordinære forhold, forudsat at sikkerhedskravene svarer til dem, der gælder inden for Fællesskabet;

procedureerne for udstedelse af licenser til luftfartsselskaber bør være gennemsigtige og ikke-diskriminerende —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. Denne forordning omhandler de krav, som medlemsstaterne stiller til luftfartsselskaber, der er etableret i Fællesskabet, med henblik på udstedelse og opretholdelse af licenser.

⁽¹⁾ EFT nr. C 258 af 4. 10. 1991, s. 2.

⁽²⁾ EFT nr. C 125 af 18. 5. 1992, s. 140.

⁽³⁾ EFT nr. C 169 af 6. 7. 1992, s. 15.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 217 af 11. 8. 1990, s. 8.

2. Forordningen gælder ikke for lufttransport med passagerer, post og/eller fragt med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer samt rundflyvninger. For disse operationer gælder den nationale ret om licens, hvis en sådan findes, og fællesskabsretten og den nationale ret om »air operator's certificate« (AOC).

Artikel 2

I denne forordning forstås ved:

- a) »foretagende«, enhver fysisk eller juridisk person, uanset om denne driver virksomhed med gevinst for øje, eller ethvert officielt organ, uanset om det har selvstændig status som juridisk person
- b) »luftfartsselskab«, et lufttrafikforetagende med en gyldig licens
- c) »licens«, en tilladelse udstedt af den ansvarlige medlemsstat til et foretagende til at udføre lufttransport med passagerer, post og/eller fragt som angivet i licensen mod vederlag og/eller lejeafgift
- d) »air operator's certificate« (AOC): et dokument udstedt af en medlemsstats kompetente myndigheder til et foretagende eller en gruppe af foretagender, hvori det attesteres, at vedkommende foretagende har den fornødne fagkundskab og struktur til at operere luftfartøjer på betryggende måde ved de former for luftfartsvirksomhed, der er angivet i tilladelsen
- e) »forretningsplan«, en detaljeret beskrivelse af luftfartsselskabets planlagte erhvervmæssige aktiviteter for den pågældende periode, især med hensyn til markedsudvikling og fremtidige investeringer og de finansielle og økonomiske følger af disse aktiviteter
- f) »driftsregnskab«, en detaljeret opgørelse over indtægter og omkostninger for den pågældende periode fordelt på luftfartsmæssig virksomhed og anden virksomhed og på materielle og immaterielle poster
- g) »effektiv kontrol«, et forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske og retlige forhold, giver mulighed for, direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:
 - a) brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf
 - b) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer, på deres afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift.

Artikel 3

1. Med forbehold af artikel 5, stk. 5, må en medlemsstat ikke udstede licens eller opretholde gyldigheden deraf, hvis kravene i denne forordning ikke er opfyldt.

2. Et foretagende, der opfylder kravene i denne forordning, har ret til at få udstedt en licens. En licens giver ikke i sig selv adgang til specifikke ruter eller markeder.

3. Med forbehold af artikel 1, stk. 2, må intet foretagende, der er etableret i Fællesskabet, udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift inden for Fællesskabets område, medmindre det har fået udstedt den dertil nødvendige licens.

Licens

Artikel 4

1. En medlemsstat må ikke udstede licens til et foretagende, medmindre:

- a) dets hovedvirksomhed og eventuelle hovedkontor/hjemsted i retlig henseende er beliggende i denne medlemsstat, og
- b) dets hovedbeskæftigelse er lufttransport alene eller kombineret med anden erhvervmæssig udnyttelse af luftfartøjer eller reparation og vedligeholdelse deraf.

2. Med forbehold af aftaler og konventioner, som Fællesskabet er kontraherende part i, skal foretagendet til enhver tid ejes af medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne, enten direkte eller ved besiddelse af majoriteten. Det skal til enhver tid være undergivet disse staters eller statsborgeres effektive kontrol.

3. a) Uanset stk. 2 og 4 bevarer luftfartsselskaber, der allerede er anerkendt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2343/90 og Rådets forordning (EØF) nr. 294/91 af 4. februar 1991 om fragtflyvning mellem medlemsstaterne⁽¹⁾, deres rettigheder i medfør af nærværende og hertil knyttede forordninger, så længe de opfylder de øvrige forpligtelser i denne forordning, og så længe de fortsat kontrolleres direkte eller indirekte af de samme tredjeland og/eller statsborgere fra samme tredjeland som dem, der udøvede en sådan kontrol på tidspunktet for denne forordnings vedtagelse. En sådan kontrol kan imidlertid til enhver tid overdrages til medlemsstater og/eller statsborgere fra medlemsstater.

⁽¹⁾ EFT nr. L 36 af 8. 2. 1991, s. 1.

- b) Mulighed for køb og salg af aktier i henhold til litra a) omfatter ikke statsborgere, der har en betydelig økonomisk interesse i et luftfartsselskab i et tredjeland.

4. Ethvert foretagende, der direkte eller indirekte har en andel i en kontrollerende aktiepost i et luftfartsselskab, skal opfylde kravene i stk. 2.

5. Et luftfartsselskab skal til enhver tid på anmodning kunne godtgøre over for den medlemsstat, der er ansvarlig for licensen, at det opfylder kravene i denne artikel. Kommissionen undersøger på anmodning af en medlemsstat, om kravene i denne artikel er opfyldt, og vedtager om nødvendigt en beslutning.

Artikel 5

1. Et lufttrafikforetagende, som efter ansøgning får udstedt en licens for første gang, skal være i stand til rimeligt fyldestgørende over for de kompetente myndigheder i den licensudstedende medlemsstat at godtgøre:

- a) at det til enhver tid kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, i et tidsrum på 24 måneder fra driftens påbegyndelse, samt
- b) at det kan dække de faste og variable omkostninger i forbindelse med virksomhed ifølge dets forretningsplan, opgjort på et realistisk grundlag, i et tidsrum på tre måneder fra driftens påbegyndelse, uden at der tages hensyn til driftsindtægterne.

2. Ved anvendelse af stk. 1 skal hver ansøger forelægge en forretningsplan for i det mindste de første to driftsår. Forretningsplanen skal ligeledes indeholde en udførlig beskrivelse af de økonomiske bånd mellem ansøgeren og enhver anden erhvervsmæssig virksomhed, som ansøgeren deltager i enten direkte eller gennem beslægtede foretagender. Ansøgeren skal i øvrigt meddele alle relevante oplysninger, herunder navnlig dem, der er nævnt i afsnit A i bilaget.

3. Et luftfartsselskab skal på forhånd underrette den licensudstedende myndighed om planer vedrørende beflyvning af nye ruter eller ny chartertrafik til et kontinent eller en del af verden, som det ikke tidligere har befløjet, ændringer med hensyn til de anvendte luftfartøjers type eller antal eller betydelige ændringer i omfanget af sin virksomhed. Det skal endvidere på forhånd underrette om påtænkte fusioner eller overtagelser og skal inden fjorten dage underrette den licensudstedende myndighed om ejerskifte, når der er tale om en enkelt aktiepost, der udgør 10 % eller derover af de samlede aktiebesiddelser i luftfartsselskabet eller i dets moderselskab eller endelige hol-

dingselskab. Forelæggelse af en tolv måneders forretningsplan for den periode, den vedrører, er tilstrækkelig frist i henhold til dette stykke for så vidt angår ændringer i nuværende virksomhed og/eller forhold, der indgår i forretningsplanen.

4. Hvis de licensudstedende myndigheder anser de ændringer, som meddeles i henhold til stk. 3, for at have en betydelig indvirkning på luftfartsselskabets finansielle situation, skal de kræve at få forelagt en revideret forretningsplan, hvori de pågældende ændringer er indarbejdet, og som mindst dækker en tolv måneders periode fra den dato, hvor planen iværksættes, samt at få meddelt alle oplysninger, herunder dem, der er nævnt i afsnit B i bilaget, der er relevante for at kunne vurdere, om luftfartsselskabet kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i løbet af denne tolv måneders periode. De licensudstedende myndigheder træffer afgørelse om den reviderede forretningsplan senest tre måneder efter, at de har fået forelagt alle nødvendige oplysninger.

5. De licensudstedende myndigheder kan til enhver tid, og under alle omstændigheder hvis der er tydelige tegn på, at et luftfartsselskab, som de har udstedt licens til, har finansielle problemer, tage luftfartsselskabets økonomiske resultater op til vurdering og kan suspendere eller tilbagekalde licensen, hvis de ikke længere finder det godtgjort, at luftfartsselskabet kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en tolv måneders periode. De licensudstedende myndigheder kan også udstede en midlertidig licens, indtil en finansiel rekonstruktion af luftfartsselskabet har fundet sted, forudsat at det ikke indebærer nogen sikkerhedsrisiko.

6. Et luftfartsselskab skal hvert regnskabsår uden unødige forsinkelse forelægge de licensudstedende myndigheder et revideret regnskab for det foregående regnskabsår. Et luftfartsselskab skal til enhver tid på anmodning af de licensudstedende myndigheder meddele de oplysninger, der er relevante for de i stk. 5 omhandlede formål, herunder navnlig de oplysninger, der er nævnt i afsnit C i bilaget.

7. a) Stk. 1 til 4 og stk. 6 finder ikke anvendelse på luftfartsselskaber, der udelukkende opererer med luftfartøjer, hvis højeste tilladte startvægt er mindre end 10 tons, og/eller som har færre end 20 sæder. Disse luftfartsselskaber skal til enhver tid kunne godtgøre, at deres nettokapital andrager mindst 80 000 ECU, eller på anmodning kunne give de licensudstedende myndigheder de oplysninger, der er nødvendige for de i stk. 5 omhandlede formål. En medlemsstat kan dog anvende stk. 1 til 4 og stk. 6 på luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, og som driver rutefart, eller hvis årlige omsætning udgør over 3 mio. ECU.

- b) Kommissionen kan efter at have konsulteret medlemsstaterne foretage en passende forhøjelse af det tal, der er nævnt i litra a), hvis den økonomiske udvikling viser, at en sådan beslutning er nødvendig. En sådan ændring skal offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.
- c) Enhver medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning for Rådet inden for en frist på en måned. Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal, kan, når ekstraordinære forhold gør sig gældende, træffe anden afgørelse inden for en frist på en måned.

Artikel 6

1. Den kompetente myndighed i en medlemsstat, der gør udstedelse af licens betinget af, at de personer, der fortløbende og rent faktisk står for foretagendets drift, fremlægger vandelsattest eller bevis på, at de ikke er under konkurs, og som kan suspendere eller tilbagekalde licensen i tilfælde af grov forsømmelse eller Skødesløshed eller overtrædelse af straffeloven, skal for så vidt angår statsborgere fra andre medlemsstater som tilstrækkeligt bevis godkende dokumenter, der er udstedt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland eller seneste opholdsland, og hvoraf det fremgår, at disse krav er opfyldt.

Hvis de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der er den pågældende persons oprindelsesland eller seneste opholdsland, ikke udsteder de dokumenter, der er omhandlet i første afsnit, erstattes de af en under ed afgivet erklæring eller — i de medlemsstater, hvor sådan edsafklæggelse ikke anvendes — af en højtidelig erklæring afgivet af den pågældende person for en kompetent retlig eller administrativ myndighed eller i givet fald for en notar eller et statsanerkendt fagligt organ, som udsteder en attestations med bekræftelse af denne ed eller højtidelige erklæring.

2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan kræve, at de dokumenter og attester, der er omhandlet i stk. 1, ved fremlæggelsen højst er tre måneder gamle.

Artikel 7

Luftfartsselskaber skal have tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med uheld, specielt med hensyn til passagerer, bagage, fragt, post og tredjemand.

Artikel 8

1. Det er ingen betingelse for udstedelse eller opretholdelse af en licens, at et luftfartsselskab ejer luftfartøjer, men en medlemsstat skal kræve af de luftfartsselskaber, som den udsteder licens til, at de råder over et eller flere luftfartøjer, enten gennem ejerskab eller i form af en leasing-aftale.

2. a) Den licensudstedende medlemsstat har valget mellem at lade et luftfartsselskabs luftfartøjer registrere i sit nationale register eller inden for Fællesskabet, jf. dog stk. 3.

b) Hvis en leasingaftale for et luftfartøj, der er registreret inden for Fællesskabet, er godkendt i henhold til artikel 10, kan en medlemsstat ikke kræve luftfartøjet registreret i sit eget register, hvis dette kræver strukturelle ændringer af luftfartøjet.

3. I tilfælde af kortvarige leasingaftaler til opfyldelse af luftfartsselskabets midlertidige behov eller i andre tilfælde af ekstraordinære omstændigheder kan en medlemsstat afstå fra at anvende stk. 2, litra a).

4. Ved anvendelse af stk. 2, litra a), skal en medlemsstat umiddelbart og uden diskriminerende afgifter acceptere optagelse af luftfartøjer, der ejes af andre medlemsstaters statsborgere, samt overførsler fra andre medlemsstaters luftfartøjsregistre til sit nationale register i henhold til gældende love og bestemmelser, herunder bestemmelser om luftdygtighedsbevis og typecertificering. Ved overførsel af luftfartøjer kan der ikke opkræves anden afgift end den normale registreringsafgift.

Air operator's certificate (AOC)

Artikel 9

1. Det er til enhver tid en betingelse for udstedelse af en licens og for dennes gyldighed, at det pågældende foretagende er i besiddelse af en gyldig AOC, der dækker den virksomhed, som licensen omfatter, og er i overensstemmelse med de kriterier, der er fastlagt i den relevante rådsforordning.

2. Indtil iværksættelsen af den i stk. 1 nævnte rådsforordning finder de nationale regler vedrørende AOC eller tilsvarende dokument vedrørende certificering af lufttransportforetagender anvendelse.

Artikel 10

1. For at sikre overholdelsen af sikkerheds- og forsikringskrav skal et luftfartsselskab, der benytter et luftfartøj fra eller stiller et luftfartøj til rådighed for et andet foretagende, indhente forhåndsgodkendelse hertil hos den kompetente licensudstedende myndighed. De betingelser, der knyttes til godkendelsen, skal udgøre en del af leasingaftalen mellem parterne.

2. Medlemsstaterne godkender ikke leasingaftaler med besætning for et luftfartsselskab, som det har udstedt licens til, medmindre sikkerhedskrav svarende til kravene i artikel 9 er opfyldt.

Almindelige bestemmelser

Artikel 11

1. En licens er gyldig, så længe luftfartsselskabet opfylder forpligtelserne i denne forordning. En medlemsstat kan dog fastsætte regler om en fornyet vurdering et år efter, at en ny licens er udstedt, og hvert femte år derefter.

2. Hvis et luftfartsselskab har indstillet driften i seks måneder eller ikke har påbegyndt driften seks måneder efter licensens udstedelse, bestemmer den ansvarlige medlemsstat, om licensen skal forelægges til fornyet godkendelse.

3. Hvad angår luftfartsselskaber, som medlemsstaterne har udstedt licens til, bestemmer disse, om licensen skal forelægges til fornyet godkendelse i tilfælde af ændringer i et eller flere forhold, der berører foretagendets juridiske status, navnlig i tilfælde af fusion eller overtagelse. Det (de) pågældende luftfartsselskab(er) kan fortsætte driften, medmindre de licensudstedende myndigheder finder, at dette indebærer en sikkerhedsrisiko; grundene hertil skal meddeles.

Artikel 12

En medlemsstat må ikke give et luftfartsselskab, over for hvilket der er indledt insolvensprocedure eller lignende procedure, tilladelse til at opretholde licensen, hvis det kompetente organ i medlemsstaten er overbevist om, at der ikke er nogen realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for et rimeligt tidsrum.

Artikel 13

1. Procedurerne for licensudstedelse offentliggøres af den berørte medlemsstat, og Kommissionen underrettes herom.

2. Den berørte medlemsstat træffer snarest muligt og senest tre måneder efter, at de nødvendige oplysninger er indgivet, afgørelse om, hvorvidt en ansøgning kan imødekommes, under hensyntagen til alle foreliggende forhold. Afgørelsen meddeles det ansøgende foretagende. Afslag skal begrundes.

3. Et foretagende, hvis ansøgning om licens er blevet afslået, kan forelægge spørgsmålet for Kommissionen. Hvis Kommissionen finder, at forordningens krav ikke er opfyldt, træffer den afgørelse om den rette fortolkning af forordningen med forbehold af Traktatens artikel 169.

4. Medlemsstaternes afgørelse om at udstede eller tilbagekalde en licens offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 14

1. For at løse sine opgaver i medfør af artikel 4 kan Kommissionen indhente alle nødvendige oplysninger fra de berørte medlemsstater, som også skal sørge for at tilvejebringe oplysninger fra de luftfartsselskaber, 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 for forelæggelse af dem.

3. Hvis de ønskede oplysninger i henhold til stk. 2 ikke forelægges inden for den fastsatte tidsfrist, eller luftfartsselskabet ikke på anden måde har godtgjort, at det opfylder kravene i artikel 4, underretter Kommissionen, medmindre særlige forhold gør sig gældende, straks alle medlemsstater om situationen: Medlemsstaterne kan suspendere luftfartsselskabets markedsadgangsrettigheder i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet, indtil Kommissionen har meddelt, at der foreligger bevis for, at de pågældende krav er opfyldt ⁽¹⁾.

Artikel 15

Ud over reglerne i denne forordning skal luftfartsselskabet også overholde de krav i national ret, der er forenelige med fællesskabsretten.

Artikel 16

Uanset artikel 3, stk. 1, forbliver licenser, der er gældende i en medlemsstat på datoen for forordningens ikrafttræden, i kraft i medfør af de love, med hjemmel i hvilke de er udstedt, i højst et år, dog for artikel 4, stk. 1, litra b), i højst tre år, i løbet af hvilke perioder luftfartsselskaber med sådanne licenser skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme alle forordningens krav. I forbindelse med nærværende artikel betragtes selskaber, som på datoen

⁽¹⁾ Se side 8 i denne Tidende.

for forordningens ikrafttræden efter gældende lovgivning operede med en gyldig AOC, men ikke var i besiddelse af en licens, som licenshavende selskaber.

Denne artikel berører ikke artikel 4, stk. 2 til 5, og artikel 9; dog kan luftfartsselskaber, der opererede på grundlag af en undtagelse forud for forordningens ikrafttræden, fortsætte hermed, indtil medlemsstaterne har undersøgt, om de opfylder artikel 4, dog ikke længere end ovennævnte maksimumsperioder.

Artikel 17

Inden medlemsstaterne vedtger love og administrative bestemmelser til gennemførelse af denne forordning, kon-

sulterer de Kommissionen og meddeler derefter denne de foranstaltninger, de har vedtaget.

Artikel 18

1. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om gennemførelsen af denne forordning.
2. Fortrolige oplysninger, der modtages i medfør af denne forordning, er undergivet tavshedspligt.

Artikel 19

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1993.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 1992.

På Rådets vegne

J. COPE

Formand

BILAG

OPLYSNINGER OM LUFTFARTSSELSKABERS ØKONOMISKE FORMÅEN (ARTIKEL 5)

- A. Oplysninger om økonomisk formåen, som en førstegangsansøger skal forelægge**
1. De seneste interne driftsregnskaber og de reviderede regnskaber, hvis sådanne foreligger, for det foregående regnskabsår.
 2. Forventet balance med resultatopgørelse for de kommende to år.
 3. Grundlaget for de forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og rater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.
 4. Udførlige oplysninger om igangsætningsomkostninger i perioden fra ansøgningens indgivelse til driftens påbegyndelse samt en redegørelse for, hvorledes disse omkostninger tænkes finansieret.
 5. Udførlige oplysninger om eksisterende og forventede finansieringskilder.
 6. Udførlige oplysninger om aktionærer, herunder angivelse af nationalitet og påtænkt aktietype, og om stiftelsesoverenskomsten. Hvis luftfartsselskabet indgår i en gruppe af foretagender, skal der gives oplysninger om det indbyrdes forhold mellem selskaberne.
 7. Forventede pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for de første to driftsår.
 8. Udførlige oplysninger om finansieringen af køb/leasing af luftfartøjer, herunder, hvis der er tale om leasing, aftalevilkårene.
- B. Oplysninger, der skal forelægges til vurdering af den fortsatte økonomiske formåen hos allerede godkendte luftfartsselskaber, der har planer om ændringer i deres strukturer eller i deres virksomhed, som vil få en betydelig indvirkning på deres finansielle situation**
1. Efter behov den seneste interne balance samt de reviderede regnskaber for det foregående regnskabsår.
 2. Nøjagtige oplysninger om alle planlagte ændringer, såsom ændring af trafiktype, påtænkte overtagelser eller fusioner, ændringer i aktiekapitalen, ændringer i aktionærkredsen, osv.
 3. Forventet balance, med resultatopgørelse for det indeværende regnskabsår, herunder alle planlagte ændringer i struktur eller virksomhed, der vil få en betydelig indvirkning på den finansielle situation.
 4. Tidligere og forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og rater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.
 5. Pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for det følgende år, herunder alle planlagte ændringer i struktur eller virksomhed, der vil få en betydelig indvirkning på den finansielle situation.
 6. Udførlige oplysninger om finansieringen af køb/leasing af luftfartøjer, herunder, hvis der er tale om leasing, aftalevilkårene.
- C. Oplysninger, der skal forelægges til vurdering af den fortsatte økonomiske formåen hos allerede godkendte luftfartsselskaber**
1. Reviderede regnskaber inden seks måneder efter den periode, regnskaberne vedrører, og efter behov den seneste interne balance.
 2. Forventet balance med resultatopgørelse for det kommende år.
 3. Tidligere og forventede udgifter og indtægter for så vidt angår poster som brændstof, priser og rater, lønninger, vedligeholdelse, afskrivninger, valutakurssvingninger, lufthavnsafgifter, forsikring, osv. Trafik/indtægtsprognoser.
 4. Pengestrømsanalyser og likviditetsoversigter for det følgende år.

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 cabotageretfærdigheder 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 frihedsrettigheder og gradvis at indføre cabotageretfærdigheder for at stimulere udviklingen af Fællesskabets luftfartssktor og forbedre servicen for brugerne;

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

(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.

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

det er hensigtsmæssigt, 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 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 forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽²⁾
- 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 betemmelingslufthavn
- 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 charters 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 erhvervmæssig 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

⁽¹⁾ EFT nr. L 36 af 8. 2. 1991, s. 1.

⁽²⁾ Se side 1 i denne Tidende.

- 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 prifsfastsættelse, 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, cabotage trafikrettigheder 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 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 transportbehov
- 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.

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

2. 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 afgang- og ankomst-tidspunkter.

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 konkurrenceforvriddning 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.

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 foran-

staltningen, 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 fællesskabsretten 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, herunder 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.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 1992.

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.

På Rådets vegne

J. COPE

Formand

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

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

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.

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 2409/92

af 23. juli 1992

om billetpriser og rater inden for luftfart

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

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 direktiv 87/601/EØF (4) og Rådets forordning (EØF) nr. 2342/90 af 24. juli 1990 om billetpriser for rute-flyvning (5) udgør de første skridt med henblik på gennemførelsen af det indre marked hvad angår flybilletpriser;

flybilletpriser bør normalt bestemmes frit af markedskræfterne;

det er hensigtsmæssigt, at fri prisfastsættelse ledsages af passende foranstaltninger til beskyttelse af forbrugernes og branchens interesser;

det er hensigtsmæssigt, at alle spørgsmål om prisfastsættelse behandles i samme forordning;

denne forordning træder i stedet for forordning (EØF) nr. 2342/90 og til dels i stedet for Rådets forordning (EØF) nr. 294/91 af 4. februar 1991 om fragtflyvning mellem medlemsstaterne (6) —

(1) EFT nr. C 258 af 4. 11. 1991, s. 15.

(2) EFT nr. C 125 af 18. 5. 1992, s. 150.

(3) EFT nr. C 169 af 6. 7. 1992, s. 15.

(4) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 12.

(5) EFT nr. L 217 af 11. 8. 1990, s. 1.

(6) EFT nr. L 36 af 8. 2. 1991, s. 1.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. Denne forordning finder anvendelse på kriterier og procedurer for fastsættelse af billetpriser og rater for transport i trafikflyvning udelukkende inden for Fællesskabet.

2. Med forbehold af stk. 3 finder denne forordning ikke anvendelse på:

- a) billetpriser og rater, der anvendes af andre luftfartsselskaber end EF-luftfartsselskaber
- b) billetpriser og rater, der fastsættes i henhold til en forpligtelse til offentlig tjeneste i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for fællesskabet (7)

3. Kun EF-luftfartsselskaber har ret til at indføre nye produkter eller lavere billetpriser end dem, der gælder for identiske produkter.

Artikel 2

I denne forordning forstås ved:

- a) »flybilletpriser«, de priser i ecu eller i lokal valuta, som passagerer skal betale luftfartsselskaber eller deres agenter for at transportere dem og deres bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid
- b) »rate pr. sæde«, de priser i ecu eller i lokal valuta, som charterre skal betale luftfartsselskaber for at transportere charterren, dennes kunder og bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid
- c) »charterpriser«, de priser i ecu eller i lokal valuta, som passagerer skal betale charterre for tjenesteydelser, der består i eller omfatter transport af dem og deres bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid

(7) Se side 8 i denne Tidende.

- d) »fragtrater«, de priser i ecu eller i lokal valuta, der skal betales for transport af fragt, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid
- e) »standardfragtrater«, de fragtrater, som luftfartsselskabet normalt opgiver, herunder også eventuelle normalrabatter
- f) »trafikflyvning«, en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt og/eller post mod vederlag og/eller lejeafgift
- g) »luftfartsselskab«, et lufttrafikforetagende med en gyldig licens
- h) »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 ⁽¹⁾
- i) »berørt(e) medlemsstat(er)«, de(n) medlemsstat(er), mellem hvilke eller inden for hvilken billetprisen eller raten gælder
- j) »involveret medlemsstat/involverede medlemsstater«, den (de) berørte medlemsstat(er) og den (de) medlemsstat(er), hvori det (de) luftfartsselskab(er), der driver trafikflyvning, har licens
- k) »basisbilletpris«, den laveste fuldt fleksible billetpris for en enkeltbillet eller returbillet, som udbydes til salg i mindst samme omfang som enhver anden fuldt fleksibel pris, der tilbydes for samme trafikflyvning.

Artikel 3

Charterpriser samt EF-luftfartsselskabers rater pr. sæde og fragtrater aftales frit mellem parterne i en transportaftale.

Artikel 4

Luftfartsselskaber, der opererer inden for Fællesskabet, skal efter anmodning oplyse offentligheden om alle flybilletpriser og standardfragtrater.

Artikel 5

1. Med forbehold af denne forordning fastsætter EF-luftfartsselskaberne frit flybilletpriserne.
2. Den (de) berørte medlemsstat(er) kan kræve, at flybilletpriser anmeldes til dem i den form, den (de) foreskriver, hvilket skal ske uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller luftfartsselskabets identitet. Anmeldelse

⁽¹⁾ Se side 1 i denne Tidende.

kan kræves foretaget tidligst 24 timer (omfattende en arbejdsdag), inden en flybilletpris træder i kraft, bortset fra matching af en eksisterende pris, hvortil der blot kræves en forudgåede meddelelse.

3. En medlemsstat kan indtil 1. april 1997 kræve, at billetpriser på indenrigsruter, som beflyves af højst ét luftfartsselskab, som den har udstedt licens til, eller i fællesskab af to luftfartsselskaber, som den har udstedt licens til, skal anmeldes mindst en arbejdsdag, men højst en måned, inden de træder i kraft.

4. En flybilletpris kan udbydes til salg og anvendes i transport, så længe den ikke er inddraget i medfør af artikel 6 eller 7.

Artikel 6

1. Efter fremgangsmåden i denne artikel kan en berørt medlemsstat til enhver tid beslutte:

- a) at inddrage en basisbilletpris, som under hensyn til prisstrukturen som helhed på den pågældende rute og andre relevante faktorer, herunder konkurrenceforholdene på markedet, er urimeligt høj til skade for brugerne i forhold til luftfartsselskabets fuldt fordelte relevante omkostninger på lang sigt, herunder et tilfredsstillende kapitalafkast
- b) uden forskelsbehandling at standse yderligere prisfald på et marked (det være sig en rute eller et rutenet), når markedskræfterne har ført til en vedholdende udvikling i nedadgående retning af billetpriserne, som afviger betydeligt fra sædvanlige sæsonbestemte prisudsving, og som medfører udbredte tab blandt alle de berørte luftfartsselskaber i den pågældende trafikflyvning under hensyntagen til luftfartsselskabernes fuldt fordelte relevante omkostninger på lang sigt.

2. En afgørelse i henhold til stk. 1 skal begrundes og meddeles Kommissionen og alle andre involverede medlemsstat(er) samt det (de) berørte luftfartsselskab(er).

3. Hvis ingen anden berørt medlemsstat eller Kommissionen inden 14 dage fra modtagelsen af meddelelsen har gjort indsigelse med angivelse af deres grunde hertil på baggrund af stk. 1, kan den medlemsstat, der har truffet afgørelse i henhold til stk. 1, pålægge det (de) berørte luftfartsselskab(er) efter omstændighederne at inddrage basisbilletprisen eller at undlade yderligere prisnedsættelser.

4. I tilfælde af indsigelse kan en involveret medlemsstat kræve konsultationer for at undersøge situationen. Konsultationerne skal finde sted inden 14 dage fra anmodningen herom, medmindre andet aftales.

Artikel 7

1. På anmodning af en involveret medlemsstat undersøger Kommissionen, om en afgørelse om, hvorvidt der skal gribes ind i medfør af artikel 6, opfylder kriterierne i artikel 6, stk. 1. Medlemsstaten underretter samtidig den anden (de andre) berørte medlemsstat(er) og det (de) berørte luftfartsselskab(er). Kommissionen offentliggør straks i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, at flybilletprisen/flybilletpriserne er forelagt til undersøgelse.

2. Uanset stk. 1 kan Kommissionen på grundlag af en klage fra en part med en legitim interesse undersøge, om flybilletpriser opfylder kriterierne i artikel 6, stk. 1. Kommissionen offentliggør straks i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* en meddelelse om, at flybilletprisen/flybilletpriserne er forelagt til undersøgelse.

3. En flybilletpris, der var gældende, da den blev forelagt i henhold til stk. 1, forbliver i kraft, medens undersøgelsen står på. Hvis Kommissionen, eller Rådet i overensstemmelse med stk. 8, inden for de forudgående seks måneder har besluttet, at en tilsvarende eller lavere basisbilletpris mellem de to pågældende byer ikke opfylder kriterierne i artikel 6, stk. 1, litra a), forbliver flybilletprisen ikke i kraft, medens undersøgelsen står på.

Desuden kan det pågældende luftfartsselskab, hvis stk. 6 har været anvendt, ikke under Kommissionens undersøgelse anvende en højere basisbilletpris end den, der var gældende umiddelbart inden den basisbilletpris, som den igangværende undersøgelse vedrører.

4. Efter konsultationer med de berørte medlemsstater skal Kommissionen træffe beslutning snarest muligt og under ingen omstændigheder senere end 20 arbejdsdage efter at have modtaget tilstrækkelige oplysninger fra det (de) berørte luftfartsselskab(er). Kommissionen tager alle oplysninger, som den modtager fra interesserede parter, i betragtning.

5. Hvis et luftfartsselskab ikke forelægger de ønskede oplysninger inden for den tidsfrist, der er fastsat af Kommissionen, eller forelægger ufuldstændige oplysninger, fremsætter Kommissionen ved beslutning krav om, at oplysningerne skal forelægges; i beslutningen præciseres det, hvilke oplysninger der kræves, og der fastsættes en passende tidsfrist for forelæggelse af dem.

6. Kommissionen kan ved beslutning bestemme, at en gældende flybilletpris skal inddrages, indtil den har truffet

sin endelige afgørelse, hvis et luftfartsselskab har forelagt ukorrekte oplysninger eller har forelagt dem i ufuldstændig form, eller hvis det ikke har forelagt dem inden for den i henhold til stk. 5 ved beslutning fastsatte tidsfrist.

7. Kommissionen skal straks meddele den (de) berørte medlemsstat(er) og det (de) berørte luftfartsselskab (er) sin begrundede beslutning i henhold til stk. 4 og 6.

8. En berørt medlemsstat kan forelægge Kommissionens beslutning i henhold til stk. 4 for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned.

9. De berørte medlemsstater påser, at Kommissionens beslutning gennemføres, medmindre den er under behandling i Rådet, eller Rådet har truffet anden afgørelse i overensstemmelse med stk. 8.

Artikel 8

Mindst en gang om året skal Kommissionen afholde konsultationer med repræsentanter for luftfartens brugerorganisationer i Fælleskabet om flybilletpriser og dermed beslægtede spørgsmål, idet Kommissionen med henblik herpå giver deltagerne de relevante oplysninger.

Artikel 9

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

Artikel 10

1. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om gennemførelsen af denne forordning, især med hensyn til indhentning af oplysninger til den rapport, der er nævnt i artikel 9.

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

Artikel 11

Forordning (EØF) nr. 2342/90 ophæves herved.

Artikel 12

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1993.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 1992.

På Rådets vegne

J. COPE

Formand

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 2410/92

af 23. juli 1992

om ændring af forordning (EØF) nr. 3975/87 om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 87,

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:

Forordning (EØF) nr. 3975/87 (4) indgik i en samlet række foranstaltninger, som Rådet vedtog som første skridt hen imod gennemførelsen af det indre marked på transportområdet; dens anvendelsesområde blev derfor begrænset til international luftfart mellem lufthavne i Fællesskabet;

når der er tale om indenrigsluftfart i en medlemsstat har Kommissionen således ikke for øjeblikket nogen mulighed for direkte at undersøge tilfælde af formodet overtrædelse af Traktatens artikel 85 og 86, og den har heller ikke de nødvendige beføjelser til at vedtage beslutninger eller iværksætte sanktioner for at godkende aftaler i henhold til Traktatens artikel 85, stk. 3, eller for at bringe de konstaterede overtrædelser i en medlemsstat til ophør;

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 1992.

luftfart, der udelukkende finder sted inden for en medlemsstat, er nu også undergivet Fællesskabets liberaliseringsforanstaltninger; det er derfor ønskeligt, at der indføres bestemmelser, som sætter Kommissionen i stand til i nært og vedvarende samarbejde med myndighederne i medlemsstaterne at træffe de nødvendige foranstaltninger for anvendelse af Traktatens artikel 85 og 86 på denne luftfartssektor, når handelen mellem medlemsstaterne kan påvirkes;

det er nødvendigt at skabe et sikkert og klart retsgrundlag for indenrigsluftfarten i de enkelte medlemsstater og samtidig sikre en konsekvent anvendelse af konkurrencereglerne; anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3975/87 bør derfor udvides til også at omfatte indenrigsluftfart —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I artikel 1, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3975/87 udgår ordet »international«.

Artikel 2

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

På Rådets vegne

J. COPE

Formand

(1) EFT nr. C 225 af 30. 8. 1991, s. 9.

(2) EFT nr. C 125 af 18. 5. 1992, s. 130.

(3) EFT nr. C 169 af 6. 7. 1992, s. 13.

(4) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 1.

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 2411/92

af 23. juli 1992

om ændring af forordning (EØF) nr. 3976/87 om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler og samordnet praksis inden for luftfartssektoren

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Euro-
pæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 87,

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:

I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 af 14. december 1987 om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren (4) har Kommissionen nu beføjelse til at håndhæve konkurrencereglerne for indenrigsluftfarten i en medlemsstat; det er derfor ønskeligt, at der skabes mulighed for gruppefritagelse på dette område;

ved forordning (EØF) nr. 3976/87 (5) bemyndiges Kommissionen til ved forordning at erklære artikel 85, stk. 1, for uanvendelig på visse kategorier af aftaler mellem virksomheder, vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder og samordnet praksis;

bemyndigelsen til at indrømme gruppefritagelse gælder for en begrænset periode, nemlig indtil den 31. december 1992, og i denne periode har luftfartsselskaberne mulighed for at tilpasse sig den øgede konkurrence, som de ændrede regler for international luftfart inden for Fællesskabet medfører;

Fællesskabets yderligere foranstaltninger til liberalisering af luftfarten berettiger til, at der fortsat indrømmes gruppefritagelse efter nævnte tidspunkt; anvendelsesområdet for disse gruppefritagelser og de betingelser, der er knyttet

dertil, bør fastlægges af Kommissionen, i nært samarbejde med medlemsstaterne, under hensyn til de ændringer i konkurrenceforholdene, der er indtruffet, siden forordning (EØF) nr. 3976/87 trådte i kraft —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EØF) nr. 3976/87 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 1 udgår ordet »international«.

2) Artikel 2, stk. 2, affattes således:

»2. Kommissionen kan navnlig udstede forordninger vedrørende aftaler, vedtagelser eller samordnet praksis på følgende områder:

- fælles planlægning og samordning af luftfartsselskabernes fartplaner
- konsultationer om takster for ruteflyvning med passagerer, bagage og fragt
- fælles drift af nye flyruter med ringe trafik
- fordeling af ankomst- og afgangstider (slots) i lufthavne samt fartplankoordinerings; Kommissionen påser, at disse regler er i overensstemmelse med den af Rådet vedtagne adfærdskodeks
- fælles indkøb, udvikling og drift af edb-anlæg, som luftfartsselskaber anvender ved udarbejdelse af tidsplaner, reservation og billetudstedelse; Kommissionen påser, at disse regler er i overensstemmelse med den af Rådet vedtagne adfærdskodeks.«

3. Artikel 3 affattes således:

»Artikel 3

En forordning i henhold til artikel 2 udstedes for et bestemt tidsrum.

(1) EFT nr. C 225 af 30. 8. 1991, s. 10.

(2) Udtalelse afgivet den 10. juli 1992 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

(3) EFT nr. C 169 af 6. 7. 1992, s. 13.

(4) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 1. Forordningen er senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2410/92 (se side 18 i denne Tidende).

(5) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 9. Forordningen er ændret ved forordning (EØF) nr. 2344/90 (EFT nr. L 217 af 11. 8. 1990, s. 15).

Den kan ophæves eller ændres, hvis forholdene har ændret sig på et punkt, der var af grundlæggende betydning for forordningens udstedelse; i så fald fastsættes der en frist for ændring af aftaler og samordnet praksis, som var omfattet af forordningen, inden den blev ophævet eller ændret.«

4. Artikel 8 ophæves.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. juli 1992.

På Rådets vegne

J. COPE

Formand
