

RÅDETS DIREKTIV

af 25. juli 1983

om udstedelse af tilladelse til interregional ruteflyvning med passagerer, post og fragt mellem medlemsstaterne

(83/416/EØF)

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,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Mere fleksible procedurer for udstedelse af tilladelse til interregional ruteflyvning mellem medlemsstaterne til transport af passagerer alene eller kombineret med post og/eller fragt mellem visse lufthavne i Fællesskabet vil give luftfartselskaberne større mulighed for at udvikle markeder og kan dermed bidrage til udviklingen af luftrutenettet inden for Fællesskabet;

der bør indføres fælles regler for adgangen for luftfartselskaber, der faktisk kontrolleres af medlemsstater eller deres statsborgere, til at tilbyde sådanne luftruter, eller luftfartselskaber, som, skønt de ikke ejes og faktisk kontrolleres af medlemsstaterne eller deres statsborgere, alligevel mødes med visse krav;

disse regler bør ikke berøre forholdet mellem hjemstaten og dennes luftfartselskaber;

det er nødvendigt at udvikle lufttrafikken inden for Fællesskabet på regionale ruter for således at bidrage til regionaludviklingen i Det europæiske Fællesskab;

med hensyn til takster og tariffer vil det være passende fortsat at anvende princippet om et rimeligt omkostnings/pris -forhold og et rimeligt kapitalafkast;

dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes love og administrative bestemmelser vedrørende miljøbeskyttelse, sociale vilkår og lufthavnsanlæggender;

hjemstaten og den berørte stat bør have mulighed for at anvende mindre restriktive bestemmelser end dem, der er indeholdt i dette direktiv, og bemyndigelsesrettigheder, som allerede er indrømmet en medlemsstat af en anden, bør ikke indskrænkes af dette direktiv;

den ved dette direktiv fastlagte ordning indføres forsøgsvis, og Rådet bør derfor ved udløbet af en vis periode, efter at det har fået virkning, tage gennemførelsen deraf op til fornyet undersøgelse;

lufttrafiksystemet på de græske øer er på nuværende tidspunkt ikke tilstrækkeligt udviklet, og lufthavne beliggende på disse øer bør derfor midlertidigt fritages for gennemførelse af dette direktiv —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv finder anvendelse på procedurerne for udstedelse af tilladelse til interregional ruteflyvning, med henblik på udvikling af lufttrafikken inden for Fællesskabet, for så vidt angår transport

— af passagerer eller

— af passagerer kombineret med post og/eller fragt,

på rejser, der både indledes og afsluttes på medlemsstaternes europæiske område, og som foretages:

⁽¹⁾ EFT nr. C 287 af 9. 11. 1981, s. 114.

⁽²⁾ EFT nr. C 343 af 31. 12. 1981, s. 13.

- a) over delstrækninger, som hver er på mere end 400 km, eller over delstrækninger på under 400 km, når luftbefordring giver en betydelig tidsbesparelse i forhold til overfladetransport på grund af naturbetingede forhindringer såsom hav eller bjerge, og
- b) med fly, som har en kapacitet på indtil 70 pladser eller en maksimal vægt ved start på indtil 30 tons, og
- c) mellem to lufthavne i Fællesskabet, som er åbne for international rutetrafik af henholdsvis kategori 2 og 2, 2 og 3 eller 3 og 3. Klassificeringen af lufthavnene fremgår af bilag A.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) Ruteflyvning: en række flyvninger, der hver udviser alle nedenfor anførte karakteristika:
 - i) bflyvningen udføres som fastsat i artikel 1 mod vederlag, således at hver flyvning er åben for offentligheden;
 - ii) bflyvningen finder sted mellem de samme to eller flere punkter enten
 - 1. i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
 - 2. med så regelmæssige eller hyppige flyvninger, at disse klart udgør en systematisk række;
- b) Interregional luftrute: en luftrute, der kan tillades i henhold til artikel 1;
- c) Luftfartsselskab:
 - i) en lufttransportvirksomhed, som har sin centrale administration og sit hovedsæde i Fællesskabet, og hvori aktiemajoriteten ejes af statsborgere i medlemsstaterne og/eller af medlemsstaterne, og som faktisk kontrolleres af sådanne personer eller stater, eller
 - ii) en lufttransportvirksomhed, som på datoen for udstedelsen af dette direktiv ikke er i overensstemmelse med den under nr. i) fastsatte definition, men som:
 - A) enten har sin centrale administration og sit hovedsæde i Fællesskabet, og som i løbet af de tolv måneder forud for udstedelsen af dette direktiv har drevet rute- eller charterflyvning i Fællesskabet;
 - B) eller i løbet af de tolv måneder, der går forud for udstedelsen af dette direktiv, har drevet ruteflyvning mellem medlemsstaterne i henhold til luftens 3. eller 4. frihedsrettighed.

De luftfartsselskaber, der er i overensstemmelse med ovennævnte kriterier, er anført i bilag B.

- d) Hjemstat: den medlemsstat, i hvilken luftfartsselskabet er etableret som lufttransportvirksomhed med kommercielt sigte.
- e) Berørt stat: enhver anden medlemsstat end hjemstaten, hvor de lufthavne, som bflyves af en interregional luftrute, er beliggende.

Artikel 3

1. Hvis det pågældende luftfartsselskabs hjemstat giver sin godkendelse, sender den ansøgningen om bflyvning af en interregional luftrute til den berørte stat.

2. Den berørte stat giver luftfartsselskabet tilladelse til at bflyve en sådan interregional luftrute, hvis flyvningen opfylder bestemmelserne i dette direktiv.

Denne bestemmelse gælder dog ikke, hvis der på tidspunktet for indgivelse af ansøgningen om tilladelse:

- a) allerede finder indirekte ruteflyvning sted mellem de pågældende to lufthavne eller mellem andre lufthavne inden for en omkreds af 50 km fra en af disse, som indebærer:
 - at den samlede transittid mellem flysektorer ikke overstiger 90 minutter, og
 - at den samlede flyvetid sammenlignet med den foreslåede interregionale luftrute forøges med mindre end 50 %, eller
- b) allerede finder ruteflyvning sted:
 - mellem en af de pågældende to lufthavne og en anden lufthavn beliggende inden for en omkreds af 50 km fra den anden lufthavn, eller
 - mellem to andre lufthavne, der begge ligger inden for en omkreds af 50 km fra en af de pågældende to lufthavne.

3. Når hjemstaten fremsender en ansøgning om bflyvning af en interregional luftrute til den berørte stat, skal denne stat inden tre måneder efter datoen for modtagelsen træffe afgørelse enten om tilladelse til bflyvning af ruten eller om afslag på ansøgningen af de i denne artikel og artikel 6 nævnte grunde og give hjemstaten og Kommissionen meddelelse om afgørelsen.

Artikel 4

En interregional luftrute kan ikke godkendes i henhold til dette direktiv, medmindre udgangspunktet for ruten ligger i det pågældende luftfartsselskabs hjemstat.

Artikel 5

1. De i artikel 3 omhandlede tilladelser skal give det pågældende luftfartsselskab ret til at foretage optagelse og afsætning i forbindelse med de i artikel 1 nævnte former for lufttrafik.

2. De i stk. 1 nævnte tilladelser er gyldige i et tidsrum af mindst tre år eller et kortere tidsrum, såfremt det pågældende luftfartsselskab måtte ønske det, medmindre tilladelsen annulleres eller tilbagekaldes, fordi den pågældende rute ikke længere opfylder de betingelser, under hvilke den blev tilladt.

3. En tilladelse udløber, såfremt det pågældende luftfartsselskab ikke påbegynder beflyvningen senest et år efter den i tilladelsen anførte startdato.

4. Såfremt et luftfartsselskab ikke har ret til overflyvning af eller tekniske landinger på en medlemsstats område, skal den pågældende stat give det sådanne rettigheder med henblik på beflyvning af interregionale luftruter, som er i overensstemmelse med dette direktiv.

Artikel 6

1. Den berørte stat giver tilladelse til en interregional luftrute, medmindre en sådan tilladelse er udelukket af en eller flere af følgende grunde, og forudsat at disse ikke anvendes på en sådan måde, at der foreligger forskelsbehandling af interregionale luftruter:

- a) den berørte lufthavn i den pågældende stat har utilstrækkelige faciliteter til at varetage beflyvningen;
- b) navigationshjælpemidlerne i den pågældende stat er utilstrækkelige til at varetage beflyvningen;
- c) trafikken på den rute, til hvilken der ansøges om tilladelse, er i henseende til både kvalitet og kvantitet allerede tilstrækkelig dækket af eksisterende direkte luftruter mellem de to pågældende lufthavne.

2. Såfremt et luftfartsselskab fra én medlemsstat har fået tilladelse til at beflyve en interregional luftrute, kan

dette luftfartsselskabs hjemstat ikke rejse nogen indvendinger imod en ansøgning fra et luftfartsselskab fra den berørte stat om at måtte indlede interregional beflyvning af samme strækning.

Artikel 7

Hjemstaten og den berørte stat skal godkende de tariffer, som luftfartsselskaberne uden tilskud udefra kræver på en given interregional luftrute, for så vidt de:

- a) står i et rimeligt forhold til omkostningerne ved luftfartsselskabernes drift af denne rute uden direkte eller indirekte statsstøtte, samtidig med at de muliggør et tilfredsstillende kapitalafkast, og
- b) ikke har karakter af dumping.

Artikel 8

Ved medlemsstaternes områder forstås i dette direktiv medlemsstaternes europæiske områder, hvor traktaten finder anvendelse.

Artikel 9

Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke medlemsstaternes love og administrative bestemmelser, der gælder på nationalt, regionalt eller lokalt plan, og som vedrører miljøbeskyttelse og sociale vilkår eller spørgsmål om placeringen, driften og sikkerheden af lufthavne eller lufthavnsanlæg. Sådanne love og administrative bestemmelser må dog ikke medføre forskelsbehandling af interregionale luftruter.

Artikel 10

1. Hjemstaten og den berørte stat kan efter aftale anvende mindre restriktive bestemmelser, dog under overholdelse af dette direktiv.

2. Dette direktiv begrænser ikke trafikrettigheder, som på tidspunktet for direktivets udstedelse af en medlemsstat er tildelt en anden medlemsstat, og i medfør af hvilke et luftfartsselskab har fået eller kan få tilladelse til at beflyve en luftrute.

Artikel 11

Såfremt en berørt stat afslår en tilladelse i henhold til artikel 3 og 6, skal den efter anmodning skriftligt begrunde den trufne afgørelse.

Artikel 12

1. Kommissionen skal forelægge Rådet en årlig rapport vedrørende gennemførelsen af dette direktiv, som skal indeholde statistiske oplysninger om antallet af godkendte, tilladte eller afslåede interregionale luftruter samt om antallet af ruter af denne art, der er oprettet eller nedlagt i løbet af det pågældende tidsrum.

2. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om gennemførelsen af dette direktiv, særlig med hensyn til indsamling af de i stk. 1 nævnte oplysninger.

Artikel 13

Rådet skal inden 1. juli 1986 tage gennemførelsen af dette direktiv op til fornyet undersøgelse på baggrund af Kommissionens rapporter.

Artikel 14

1. Medlemsstaterne træffer efter høring af Kommissionen de nødvendige foranstaltninger til ændring af deres love og administrative bestemmelser for at bringe dem i overensstemmelse med dette direktiv senest den 1. oktober 1984.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen alle de love og administrative bestemmelser, som de vedtager for at efterkomme dette direktiv.

Artikel 15

1. Lufthavne på de græske øer fritages for gennemførelse af dette direktiv indtil den 1. juli 1993.

2. Medmindre Rådet træffer anden afgørelse på forslag af Kommissionen, gælder denne undtagelse i yderligere en periode på fem år og kan derefter på ny forlænges med fem år.

3. Kommissionen afgiver en rapport om udviklingen i lufttrafiksystemet på de græske øer inden den 31. december 1991 og endnu en rapport inden den 31. december 1996.

Artikel 16

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. juli 1983

På Rådets vegne

C. SIMITIS

Formand

BILAG A

Klassificering af lufthavne der er åbne for international rutetrafik

Medlemsstat	Lufthavn	Lufthavns-kategori
BELGIEN	Bruxelles-Zaventem	1
DANMARK	København-Kastrup/Roskilde	1
TYSKLAND	Frankfurt/Rhein-Main	1
	Düsseldorf-Lohausen	1
	München-Riem	1
	Hamburg-Fuhlsbüttel	2
	Stuttgart-Echterdingen	2
	Köln/Bonn	2
GRÆKENLAND	Athina-Hellinikon	1
	Thessaloniki-Micra	1
FRANKRIG	Paris-Charles de Gaulle/Orly	1
	Marseille-Marignane	2
	Nice-Côte d'Azur	2
	Lyon-Satolas	2
	Bâle-Mulhouse	2
IRLAND	Dublin	1
	Shannon	2
ITALIEN	Roma-Fiumicino/Ciampino	1
	Milano-Linate/Malpensa	1
	Napoli-Capodichino	2
	Venezia-Tessera	2
	Catania-Fontanarossa	2
LUXEMBOURG	Luxembourg-Findel	2
NEDERLANDENE	Amsterdam-Schiphol	1
DET FORENEDE KONGERIGE	London-Heathrow/Gatwick/Stansted	1
	Luton	1
	Manchester-Ringway	2
	Birmingham-Elmdon	2
	Glasgow-Abbotsinch	2
Alle øvrige lufthavne, der er åbne for international rutetrafik		3

*BILAG B***Luftfartsselskaber omhandlet i artikel 2, litra c), nr. ii)**

Følgende luftfartsselskaber er i overensstemmelse med de i artikel 2, litra c), nr. ii), nævnte kriterier, så længe de er anerkendt som nationale luftfartsselskaber af den medlemsstat, der anerkender dem som sådanne på tidspunktet for udstedelsen af dette direktiv:

Scandinavian Airlines System

Britannia Airways

Monarch Airlines.

Rådet har modtaget følgende meddelelse fra forbundsrepublikken Tysklands regering:

»Forbundsrepublikken Tyskland erklærede i forbindelse med deponeringen at ratifikationsdokumenterne vedrørende traktaterne om oprettelse af De europæiske Fællesskaber, at disse traktater ligeledes gælder for Land Berlin. Den erklærede i samme forbindelse, at de rettigheder og det ansvar, der er tillagt Frankrig, Det forenede Kongerige og De forenede Stater med hensyn til Berlin, forbliver uberørt. I betragtning af, at den civile luftfart hører til de områder, hvor de nævnte stater udtrykkeligt har forbeholdt sig beføjelser med hensyn til Berlin, henleder forbundsregeringen, efter at have rådført sig med disse staters regeringer, opmærksomheden på, at Rådets direktiv om udstedelse af tilladelse til interregional ruteflyvning med passagerer, post og fragt mellem medlemsstaterne ikke omfatter Land Berlin.«
