

393R0095

22.1.93

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING

Nr L 14/1

## RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 95/93

av den 18 januari 1993

## om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

## EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(3)</sup>, och

med beaktande av följande:

Som ett resultat av den allt större obalansen mellan luftfartens tillväxt i Europa och tillgången på lämplig infrastruktur vid flygplatserna för att kunna ta emot denna efterfrågan, blir allt fler flygplatser i gemenskapen överbelastade.

Fördelningen av ankomst- och avgångstider vid överbelastade flygplatser bör baseras på neutrala, genomblickbara och ickediskriminerande regler.

Kravet på neutralitet tillgodoses bäst om beslutet att samordna en flygplats tas av den medlemsstat som är ansvarig för flygplatsen och beslutet baseras på objektiva kriterier.

I syfte att underlätta driften är det i vissa fall önskvärt att en medlemsstat kan ange en flygplats som samordnad, under förutsättning att principerna om genomblickbarhet, neutralitet och icke-diskriminering följs.

Den medlemsstat som är ansvarig för den samordnade flygplatsen skall säkerställa att en samordnare utses, vars neutralitet är oomstridd.

För att säkerställa en objektiv fördelning av ankomst- och avgångstider är det nödvändigt att informationen är genomblickbar.

De principer som styr det nuvarande systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider skulle kunna ligga till grund för denna förordning, under förutsättning att detta system utvecklas i överensstämmelse med utvecklingen av nya transportsystem i gemenskapen.

Det är ett led i gemenskapspolitiken att främja konkurrensen och uppmuntra ett ökat tillträde till marknaden, i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen <sup>(4)</sup>. För att förverkliga dessa mål krävs ett starkt stöd till lufttrafikföretag som avser att börja med verksamhet på flyglinjer inom gemenskapen.

Det nuvarande systemet tar hänsyn till hävdvunna rättigheter.

Det bör även finnas bestämmelser som ger utrymme för nytillträdande lufttrafikföretag på gemenskapens marknad.

Det är nödvändigt att införa särskilda bestämmelser, under vissa begränsade omständigheter, för att upprätthålla lämplig inrikes lufttrafik till regioner i berörda medlemsstater.

Det är även nödvändigt att undvika situationer där en brist på tillgängliga ankomst- och avgångstider medför att vinsterna med liberalisering sprids ojämnt och konkurrensen snedvrids.

Det är önskvärt att utnyttja existerande ankomst- och avgångstider på bästa sätt för att uppnå dessa mål.

Det är önskvärt att tredje land erbjuder EG-lufttrafikföretag likvärdiga villkor.

Tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning skall inte påverka tillämpningen av konkurrensreglerna i fördraget, särskilt artiklarna 85 och 86 i detta.

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

<sup>(1)</sup> EGT nr C 43, 19.2.1991, s. 3.

<sup>(2)</sup> EGT nr C 13, 20.1.1992, s. 446.

<sup>(3)</sup> EGT nr C 339, 31.12.1991, s. 41.

<sup>(4)</sup> EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.

I utvärderingssyfte bör denna förordning ses över efter det att den varit i kraft en bestämd tid.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### Räckvidd

1. Denna förordning skall tillämpas på fördelningen av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.

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

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

### Artikel 2

#### Definitioner

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

- a) "ankomst- och avgångstid": tidtabellslagd ankomst- eller avgångstid som är tillgänglig för ett luftfartyg eller som luftfartyget fått sig tilldelat på ett bestämt datum vid en flygplats som är samordnad enligt denna förordning.
- b) "nyttillträdande lufttrafikföretag":
- i) ett lufttrafikföretag som begär ankomst- eller avgångstid på valfri dag vid en flygplats och som innehar eller blivit tilldelat färre än fyra ankomst- eller avgångstider den valda dagen vid flygplatsen, eller,
  - ii) ett lufttrafikföretag som begär ankomst- eller avgångstid för en flygförbindelse utan mellanlandningar mellan två flygplatser inom gemenskapen – i fall när högst två andra lufttrafikföretag bedriver en direktflygförbindelse mellan dessa flygplatser eller flygplatssystem samma dag – och som innehar eller har blivit tilldelat färre än fyra ankomst- eller avgångstider för flygförbindelsen utan mellanlandning den valda dagen vid den ifrågakvarande flygplatsen.

Ett lufttrafikföretag som innehar mer än 3 % av den totala tillgängliga mängden ankomst- och avgångsti-

der dagen i fråga vid en flygplats, eller mer än 2 % av den totala tillgängliga mängden ankomst- och avgångstider dagen i fråga vid ett flygplatssystem, av vilket flygplatsen utgör en del, skall inte betraktas som ett nyttillträdande lufttrafikföretag vid denna flygplats.

- c) "direktflygförbindelse": en flygning mellan två flygplatser, inberäknat mellanlandningar, med samma luftfartyg och samma linjenummer.
- d) "tidtabellsperiod": sommar- eller vintersäsongen enligt lufttrafikföretagens tidtabeller.
- e) "EG-lufttrafikföretag": ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>(1)</sup>.
- f) "samordnad flygplats": en flygplats för vilken en samordnare har utsetts för att underlätta för lufttrafikföretag som bedriver luftfart eller avser att bedriva luftfart vid flygplatsen.
- g) "fullständigt samordnad flygplats": en samordnad flygplats där det är nödvändigt, för att kunna starta eller landa under de perioder då flygplatsen är fullständigt samordnad, att lufttrafikföretaget har en ankomst- eller avgångstid tilldelad av samordnaren.
- h) "flygplatssystem": två eller flera flygplatser som bildar en grupp och betjänar samma stad eller storstadsregion, som det anges i bilaga 2 till förordning (EEG) nr 2408/92.

### Artikel 3

#### Villkor för samordning av flygplatser

1. En medlemsstat skall inte vara tvungen att utse en flygplats som samordnad utom i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.
2. En medlemsstat får dock ge en flygplats status som samordnad, på villkor att principerna om genomblickbarhet, neutralitet och icke-diskriminering följs.
3.
  - i) Om lufttrafikföretag, som representerar mer än hälften av trafiken vid en flygplats, eller flygplatsmyndigheten anser att kapaciteten vid flygplatsen är otillräcklig för existerande eller planerad trafik under vissa perioder, eller
  - ii) när nyttillträdande lufttrafikföretag möter allvarliga problem med att få ankomst- och avgångstider vid flygplatsen, eller
  - iii) när en medlemsstat anser det nödvändigt,
 skall medlemsstaten säkerställa att det så snart som möjligt utförs en grundlig kapacitetsanalys av flygplatsen, med beaktande av allmänt erkända

<sup>(1)</sup> EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 1.

metoder, i syfte att skapa möjligheter att utöka kapaciteten på kort sikt genom förändringar i infrastrukturen eller i driften och i syfte att bestämma den tidsram som anses nödvändig för att lösa problemen. Analysen skall uppdateras regelbundet. Både analysen och metoderna för den skall vara tillgängliga för berörda parter.

4. Om efter samråd med de lufttrafikföretag som använder flygplatsen regelbundet, deras representantorganisationer, flygplatsmyndigheterna, flygtrafiktjänsten och eventuella passagerarorganisationer, analysen inte anger några möjligheter till en kortsiktig lösning av de allvarliga problemen, skall medlemsstaten säkerställa att flygplatsen får status som fullständigt samordnad för de perioder då kapacitetsproblemen uppstår.

5. När en fullständigt samordnad flygplats får kapacitet att ta emot existerande eller planerad trafik, skall flygplatsens status som fullständigt samordnad upphävas.

#### Artikel 4

##### Samordnaren

1. Efter samråd med de lufttrafikföretag som använder flygplatsen regelbundet, deras representantorganisationer och flygplatsmyndigheterna, skall den medlemsstat som är ansvarig för en samordnad eller fullständigt samordnad flygplats se till att en fysisk eller juridisk person med utförlig kunskap om samordning av tidtabeller för lufttrafikföretag utses till samordnare av flygplatser. Samma person får utses till samordnare för flera flygplatser.

2. Medlemsstaten skall se till att samordnaren fullgör sitt uppdrag enligt denna förordning på ett oberoende sätt.

3. Samordnaren skall agera i enlighet med denna förordning på ett neutralt, icke-diskriminerande och genomblickbart sätt.

4. Samordnaren skall delta i sådana internationella tidtabellskonferenser för lufttrafikföretag som tillåts enligt gemenskapsrätten.

5. Samordnaren skall ansvara för fördelningen av ankomstoch avgångstider.

6. Samordnaren skall övervaka användningen av ankomstoch avgångstider.

7. När ankomst- och avgångstider fördelas skall samordnaren, på begäran och inom skälig tid, se till att alla berörda parter får möjlighet att granska följande information:

a) Den historiska fördelningen av ankomst- och avgångstider, kronologiskt för varje flyglinje och för alla lufttrafikföretag vid flygplatsen.

b) Varje individuellt lufttrafikföretags begärda ankomst- och avgångstider (första ansökningen) i kronologisk ordning över begärda ankomst- och avgångstider för samtliga lufttrafikföretag.

c) Alla fördelade ankomst- och avgångstider och alla ansökningar som ej uppfyllts, uppställda i kronologisk ordning och uppdelade på lufttrafikföretag för samtliga lufttrafikföretag.

d) Återstående tillgängliga ankomst- och avgångstider.

e) Fullständig information om de kriterier som använts vid fördelningen.

8. Informationen i punkt 7 skall göras tillgänglig senast vid tiden för relevanta tidtabellskonferenser och vid behov under konferensen och därefter.

#### Artikel 5

##### Samordningskommittén

1. En medlemsstat skall säkerställa att det för en flygplats som fått status som fullständigt samordnad utses en samordningskommitté, som med en rådgivande uppgift bistår den samordnare som avses i artikel 4. Deltagande i denna kommitté skall vara öppet för åtminstone de lufttrafikföretag som använder flygplatsen eller flygplatserna regelbundet eller deras representantorganisationer, berörda flygplatsmyndigheter och representanter för flygtrafiktjänsten. Samma samordningskommitté får utses för flera flygplatser.

Samordningskommitténs uppgifter skall bl.a. vara att ge råd om

– möjligheterna att utöka kapaciteten i enlighet med artikel 6,

– förbättringar av trafikförhållandena vid den berörda flygplatsen,

– klagomål om fördelningen av ankomst- och avgångstider i enlighet med artikel 8.7,

– metoder för att övervaka användningen av tilldelade ankomst- och avgångstider,

– riktlinjer för fördelningen av ankomst- och avgångstider, med beaktande av lokala förhållanden,

– allvarliga problem för nyttillträdande lufttrafikföretag i enlighet med artikel 10.

2. Punkt 1 får tillämpas på flygplatser som fått status som samordnade enligt bestämmelserna i artikel 3.

#### Artikel 6

##### Flygplatskapacitet

1. Vid en flygplats där fördelning av ankomst- och avgångstider sker, skall de behöriga myndigheterna två gånger per år fastställa den kapacitet som är tillgänglig

för fördelning, i samarbete med representanter för flygtrafiktjänsten, tull- och invandringsmyndigheterna och de lufttrafikföretag som använder flygplatsen, deras representantorganisationer och samordnaren av flygplatsen, i enlighet med allmänt erkända metoder. När flygplatsmyndigheten inte är behörig myndighet skall samråd ske också med denna.

Detta skall ske på grundval av en objektiv analys av möjligheterna att ta emot lufttrafiken, med beaktande av de olika typerna av trafik vid flygplatsen.

Resultaten av detta arbete skall lämnas till samordnaren av flygplatsen i god tid före den första fördelningen av ankomstoch avgångstider, i syfte att underlätta tidtabellskonferenserna.

2. Punkt 1 får tillämpas på flygplatser som fått status som samordnade enligt bestämmelserna i artikel 3.

#### Artikel 7

##### Information till samordnaren

Lufttrafikföretag som bedriver eller avser att bedriva trafik vid en samordnad eller en fullständigt samordnad flygplats skall ge samordnaren sådan relevant information som denne begär.

#### Artikel 8

##### Fördelningen av ankomst- och avgångstider

1. a) Om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 10, skall en ankomst- eller avgångstid som använts av ett lufttrafikföretag i enlighet med samordnarens instruktioner berättiga lufttrafikföretaget att göra anspråk på samma ankomst- eller avgångstid i nästa motsvarande tidtabellsperiod.

b) I en situation där inte alla berörda lufttrafikföretags önskemål om ankomst- och avgångstider kan tillgodoses, skall kommersiell luftfart prioriteras, särskilt luftfart i regelbunden trafik och seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik.

c) Samordnaren skall också ta hänsyn till ytterligare prioriteringsregler som lufttrafikbranschen kommit överens om och om möjligt ytterligare riktlinjer som samordningskommittén rekommenderar av hänsyn till lokala förhållanden, under förutsättning att riktlinjerna inte strider mot gemenskapsrätten.

2. Om en begärd ankomst- eller avgångstid inte kan tillgodoses, skall samordnaren informera det berörda lufttrafikföretaget om skälen till detta, samt ange närmaste alternativa ankomst- eller avgångstid.

3. Samordnaren skall eftersträva att alltid tillmötesgå särskilda önskemål om ankomst- och avgångstider för alla typer av luftfart, inklusive allmänflyg. I detta syfte kan ankomst- eller avgångstider användas som är tillgängliga i den reserv som avses i artikel 10, men som ännu inte fördelats, såväl som ankomst- och avgångstider som frigjorts med kort varsel.

4. Ankomst- och avgångstider kan fritt bytas mellan lufttrafikföretag inbördes, eller av ett lufttrafikföretag från en linje eller typ av flygning till en annan, genom en ömsesidig överenskommelse eller som ett resultat av ett totalt eller partiellt uppköp, eller ensidigt. Alla sådana byten och överföringar skall vara genomblickbara och ske under förutsättning att samordnaren kan bekräfta att

a) flygplatsens verksamhet inte påverkas negativt,

b) hänsyn tas till begränsningar som en medlemsstat inför enligt artikel 9,

c) en förändring inte faller inom räckvidden av artikel 11.

5. Ankomst- och avgångstider som tilldelats nytillträdande lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan två flygplatser inom gemenskapen får inte i enlighet med punkt 4 bytas eller överföras mellan lufttrafikföretag eller av ett lufttrafikföretag från en linje till en annan, under en period av två säsonger.

6. Kommissionen får efter samråd med lufttrafikföretag, samordnare och flygplatsmyndigheter införa rekommenderade normer för de automatiserade system som används av samordnarna, för att säkerställa att artiklarna 4 och 7 tillämpas på ett riktigt sätt.

7. Om det finns klagomål över fördelningen av ankomstoch avgångstider, skall samordningskommittén överväga saken och får sedan lägga fram förslag till samordnaren i ett försök att lösa problemen.

8. Om problemen inte kan lösas genom att samordningskommittén överväger saken, får den berörda medlemsstaten föreskriva medling av en representantorganisation för lufttrafikföretag eller av någon annan tredje part.

#### Artikel 9

##### Regionaltrafik

1. En medlemsstat får reservera vissa ankomst- och avgångstider vid en fullständigt samordnad flygplats åt inrikes regelbunden trafik på en flyglinje som uppfyller följande villkor:

a) Den skall gå till en flygplats som betjänar en perifer region eller en utvecklingsregion inom medlemsstatens territorium, och skall anses vara av väsentlig betydelse för den ekonomiska utvecklingen i regionen där flygplatsen är belägen, på villkor att

- i) de berörda ankomst- och avgångstiderna används för trafikering av denna flyglinje när denna förordning träder i kraft,
  - ii) endast ett lufttrafikföretag bedriver trafik på flyglinjen,
  - iii) inget annat transportmedel kan erbjuda tillfredsställande trafikförsörjning,
  - iv) reserveringen av ankomst- och avgångstider skall upphöra när något annat lufttrafikföretag har upprättat inrikes regelbunden flygtrafik på flyglinjen med samma antal avgångar som det första lufttrafikföretaget och har bedrivit trafiken under minst en säsong.
- b) Allmän trafikplikt råder enligt gemenskapens lagstiftning.

2. Förfarandet i artikel 4.1 d-i i förordning (EEG) nr 2408/92 skall tillämpas, om ett annat EG-lufttrafikföretag är intresserat av att bedriva trafik på flyglinjen och inte har kunnat få ankomst- och avgångstider inom en timme före eller efter de tidpunkter som man begärt av samordnaren.

3. Medlemsstaten skall lämna kommissionen en förteckning över de flyglinjer för vilka det finns sådana reserverade ankomst- och avgångstider vid en fullständig samordnad flygplats. Detta skall ske först när denna förordning träder i kraft. Kommissionen skall offentliggöra en översikt över berörda flyglinjer i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* senast två månader efter det att den fått förteckningen från medlemsstaten.

#### Artikel 10

##### Ankomst- och avgångstidsreserv

1. Vid en flygplats där fördelning av ankomst- och avgångstider sker, skall för varje samordnad period en reserv skapas, vilken skall innehålla nya ankomst- och avgångstider, oanvända ankomst- och avgångstider och ankomst- och avgångstider som ett lufttrafikföretag har lämnat tillbaka under eller vid slutet av säsongen, eller som på annat sätt har blivit tillgängliga.

2. En ankomst- eller avgångstid som inte används skall tas tillbaka och placeras i lämplig ankomst- och avgångstidsreserv, såvida inte skälet till att tiden inte används är att en flygplanstyp har fått flygförbud, att en flygplats eller ett luftrum har stängts eller någon annan liknande extraordinär omständighet.

3. Ankomst- eller avgångstider som har tilldelats ett lufttrafikföretag i syfte att användas för regelbunden trafik eller för seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik vid en särskild tidpunkt på dagen och på samma veckodag under en identifierbar period under högst en tidtabellperiod, skall inte berättiga lufttrafikföretaget att få samma ankomst- eller avgångstider nästa motsvarande period, såvida inte lufttrafikföretaget på ett tillfredsställande sätt kan visa samordnaren att tiderna

har använts för trafik enligt samordnarens medgivande till minst 80 % under den period för vilken ankomst- och avgångstiderna har tilldelats.

4. Ankomst- och avgångstider som har tilldelats ett lufttrafikföretag före den 31 januari för närmast följande sommarsäsong eller före den 31 augusti för närmast följande vintersäsong, men som lämnas tillbaka till samordnaren för ny fördelning före respektive datum, skall inte tas med vid beräkningen av hur mycket av de tilldelade tiderna som använts.

5. Om lufttrafikföretaget inte kan visa att 80 % av serien av tilldelade tider har använts, skall alla ankomst- och avgångstider i serien placeras i ankomst- och avgångstidsreserven, såvida inte något av följande skäl kan anföras:

- a) Oförutsebara och tvingande omständigheter utanför lufttrafikföretagets kontroll, som t.ex. har lett till att
  - en flygplanstyp som vanligtvis används för flyglinjen i fråga har fått flygförbud,
  - en flygplats eller ett luftrum har stängts.
- b) Problem i samband med att ny regelbunden passagerartrafik införs med luftfartyg som inte har fler än 80 platser på en flyglinje mellan en regional flygplats och den samordnade flygplatsen och där kapaciteten inte överstiger 30 000 platser per år.
- c) Allvarlig ekonomisk skada för ett berört EG-lufttrafikföretag som medfört att den tillståndsgivande myndigheten utfärdat en tillfällig licens, i avvaktan på en ekonomisk rekonstruktion av lufttrafikföretaget i enlighet med artikel 5.5 i förordning (EEG) nr 2407/92.
- d) Ett avbrott i en serie charterflygningar på grund av researrangörers avbeställningar, i synnerhet utanför den vanliga högtrafikperioden, under förutsättning att den genomsnittliga användningen av ankomst- och avgångstider inte understiger 70 %.
- e) Ett avbrott i en serie flygningar på grund av åtgärder för att påverka dessa flygningar, som medför att det blir praktiskt eller tekniskt omöjligt för lufttrafikföretaget att bedriva planerad trafik.

6. Om nyttillträdande lufttrafikföretag fortsätter att ha allvarliga problem, skall medlemsstaten säkerställa att samordningskommittén för flygplatsen sammankallas till ett möte. Syftet med mötet skall vara att undersöka möjligheterna att lösa situationen. Kommissionen skall inbjudas till detta möte.

7. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92, skall ankomst- och avgångstider placerade i reserverna fördelas bland de sökande lufttrafikföretagen. 50 % av dessa ankomst- och avgångstider skall tilldelas nyttillträdande lufttrafikföretag, såvida inte deras ansökningar utgör mindre än 50 %.

8. Ett nyttillträdande lufttrafikföretag som har erbjudits ankomst- och avgångstider inom två timmar före eller efter ansökt tid men som inte har accepterat erbjudandet, skall inte få behålla sin status som nyttillträdande.

#### Artikel 11

##### Skyddsmekanism

1. Om en lösning enligt punkt 2 inte kan uppnås och med beaktande av att konkurrensen mellan berörda lufttrafikföretag inte får snedvridas, skall ett lufttrafikföretag inte tillåtas att använda flexibiliteten enligt artikel 8.4 i syfte att införa en eller flera ytterligare avgångar på en flyglinje mellan en fullständigt samordnad flygplats inom gemenskapen och en flygplats i en annan medlemsstat, om ett annat EG-lufttrafikföretag, som fått licens av en annan medlemsstat, trots allvarliga och upprepade försök inte har kunnat få ankomstoch avgångstider som rimligtvis kan användas för att införa en eller flera ytterligare avgångar på flyglinjen inom två timmar före eller efter de tider man begärt hos samordnaren.

Denna bestämmelse skall inte tillämpas om det lufttrafikföretag som använder flexibiliteten enligt artikel 8.4 inte har fler avgångar än det andra lufttrafikföretaget.

2. Med beaktande av att konkurrensen mellan berörda lufttrafikföretag inte får snedvridas, skall de medlemsstater som är ansvariga för den fullständigt samordnade flygplats som avses i punkt 1 eftersträva att det uppnås ett avtal mellan de berörda lufttrafikföretagen.

En alternativ lösning till problemet kan vara

- att försöka säkerställa att anhållan om ankomst- och avgångstider av det lufttrafikföretag som fått licens av den andra medlemsstaten tillgodoses,
- att det lufttrafikföretaget använder flexibiliteten enligt artikel 8.4 på ett rimligt sätt.

3. Varje berörd medlemsstat kan begära att kommissionen undersöker tillämpningen av denna artikel inom två månader efter det att ett lufttrafikföretag har informerat samordnaren om att det avser att använda flexibiliteten enligt artikel 8.4.

#### Artikel 12

##### Allmänna bestämmelser

1. När det visar sig att ett tredje land vid fördelning av ankomst- och avgångstider på flygplatser missgynnar EG-lufttrafikföretag, får i enlighet med gemenskapsrätten lämpliga åtgärder vidtas för att avhjälpa situationen i fråga om de berörda flygplatserna, inberäknat möjligheten att helt eller delvis dra in förpliktelserna enligt denna förordning mot ett lufttrafikföretag från det tredje landet; följande fall av missgynnande avses:

- a) Det tredje landet ger inte EG-lufttrafikföretag en behandling som är likvärdig med den behandling som landets lufttrafikföretag får av medlemsstaterna, eller

b) det tredje landet ger i praktiken inte EG-lufttrafikföretag nationell behandling, eller

c) det tredje landet ger lufttrafikföretag från annat tredje land mer gynnsam behandling än det ger EG-lufttrafikföretag.

2. Medlemsstaterna skall informera kommissionen om alla de svårigheter, rättsligt eller i praktiken, som ett EG-lufttrafikföretag stöter på när det försöker få ankomst- och avgångstider vid flygplatser i tredje land.

#### Artikel 13

##### Rapport och samarbete

1. Kommissionen skall tre år efter det att denna förordning trätt i kraft till Europaparlamentet och rådet lämna en rapport om hur denna förordning tillämpas. I denna rapport skall bl.a. medtas upplysningar om

- a) flygsektorns struktur,
- b) framsteg som flygsektorn gör i att få ned antalet icke använda ankomst- och avgångstider,
- c) storleken på ankomst- och avgångstidsreserven, enligt artikel 10.1, för varje säsong vid utvalda flygplatser,
- d) storleken på icke tillgodosedda ansökningar om ankomst- och avgångstider, för varje säsong vid utvalda flygplatser,
- e) antalet nyttillträdande lufttrafikföretag som ansöker om ankomst- och avgångstider, för varje säsong vid utvalda flygplatser,
- f) användningen av tvisteförfaranden enligt artikel 8.

2. Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta vid tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller insamling av uppgifter för den rapport som avses i punkt 1.

#### Artikel 14

##### Översyn

Rådet skall besluta om förlängning eller ändring av denna förordning före den 1 juli 1997 på grundval av ett förslag som kommissionen skall lämna senast den 1 januari 1996.

#### Artikel 15

##### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den trettionde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel den 18 januari 1993.

*På rådets vägnar*

T. PEDERSEN

*Ordförande*

---