

REGOLAMENTO (CEE) N. 2343/90 DEL CONSIGLIO

del 24 luglio 1990

sull'accesso dei vettori aerei alle rotte intracomunitarie di servizio aereo di linea e sulla ripartizione della capacità passeggeri fra vettori aerei nei servizi aerei di linea tra Stati membri

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽³⁾,

considerando che occorre adottare misure destinate alla progressiva instaurazione del mercato interno nel corso di un periodo che scade il 31 dicembre 1992, conformemente all'articolo 8 A del trattato; che tale mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che la decisione 87/602/CEE ⁽⁴⁾ ha costituito un primo passo verso la liberalizzazione in materia di ripartizione della capacità passeggeri e di accesso al mercato, liberalizzazione che è necessaria per il completamento del mercato interno nel settore dei trasporti aerei; che il Consiglio ha convenuto di adottare ulteriori misure di liberalizzazione al termine di un periodo iniziale di tre anni;

considerando che è necessario attuare dal 1° luglio 1992 principi atti a disciplinare i rapporti tra Stati di immatricolazione e vettori aerei autorizzati nei loro territori, in base a modalità e criteri comuni;

considerando che il Regno Unito ed il Regno di Spagna, in una dichiarazione comune rilasciata a Londra il 2 dicembre 1987 dai ministri degli affari esteri dei due paesi, hanno convenuto di prendere misure per una maggiore cooperazione nell'utilizzazione dell'aeroporto di Gibilterra e che tali misure non sono ancora operative;

considerando che lo sviluppo del sistema del traffico aereo nelle isole della Grecia e nelle isole atlantiche che compongono la regione autonoma delle Azzorre risulta attualmente inadeguato e che per questo motivo il presente regolamento non dovrebbe, temporaneamente, essere applicato agli aeroporti situati su tali isole;

considerando che l'infrastruttura dell'aeroporto di Porto è ancora in fase di espansione onde far fronte all'aumento dei servizi di linea; che, di conseguenza, il presente regolamento non dovrebbe, temporaneamente, essere applicato a questo aeroporto finché non sia stata completata l'espansione dell'infrastruttura;

considerando che, in casi limitati, è necessario prendere provvedimenti speciali per servizi aerei su nuove rotte tra gli aeroporti regionali e per obblighi di servizio pubblico necessari al mantenimento di servizi con determinati aeroporti regionali;

considerando che un accesso accresciuto al mercato stimolerà lo sviluppo del settore dei trasporti aerei della Comunità e contribuirà a migliorare i servizi offerti agli utenti; che, di conseguenza, occorre introdurre disposizioni più liberali in materia di designazione multipla, di diritti di traffico di terza, quarta e quinta libertà;

considerando che, per ragioni connesse alle infrastrutture aeroportuali, agli aiuti alla navigazione ed alla disponibilità delle bande orarie, occorre prevedere alcune limitazioni all'esercizio dei diritti di traffico;

considerando che l'esercizio dei diritti di traffico deve essere compatibile con le norme in materia di sicurezza, protezione dell'ambiente, assegnazione delle bande orarie e condizioni relative all'accesso agli aeroporti e deve essere affrontato senza discriminazioni inerenti alla nazionalità;

considerando che gli accordi bilaterali in materia di quote di capacità non sono compatibili con i principi del mercato interno il quale, nel settore dei trasporti aerei, dovrà essere completato per il 1993; che di conseguenza si deve procedere ad una riduzione graduale delle restrizioni bilaterali;

considerando che è particolarmente necessario incentivare lo sviluppo dei servizi aerei interregionali per pervenire ad uno sviluppo della rete comunitaria e per contribuire a risolvere il problema della congestione di taluni grandi aeroporti; che si rende pertanto opportuna l'introduzione di disposizioni più liberali in materia di ripartizione delle capacità per tali servizi;

considerando che, vista l'importanza relativa che il traffico non di linea assume per taluni Stati membri, rispetto al traffico di linea, è necessario adottare misure intese a ridurre il suo impatto sulle possibilità che hanno i vettori degli Stati membri di ottenere detto traffico; considerando che le misure da adottare non dovrebbero avere lo scopo di limitare il traffico non di linea, ovvero sottoporlo a regolamentazione;

⁽¹⁾ GU n. C 258 dell'11. 10. 1989, pag. 6, e GU n. C 164 del 5. 7. 1990, pag. 11.

⁽²⁾ GU n. C 96 del 17. 4. 1990, pag. 65.

⁽³⁾ GU n. C 112 del 7. 5. 1990, pag. 17.

⁽⁴⁾ GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 19.

considerando che, tenuto conto della situazione concorrenziale del mercato, occorre stabilire disposizioni atte a prevenire effetti economici ingiustificati sui vettori aerei;

considerando che il presente regolamento sostituisce la direttiva 83/416/CEE ⁽¹⁾, modificata, da ultimo, dalla direttiva 89/463/CEE ⁽²⁾, e la decisione 87/602/CEE; che è pertanto necessario abrogare tale direttiva e tale decisione;

considerando auspicabile che il Consiglio adotti ulteriori misure di liberalizzazione, compreso il cabotaggio, per quanto riguarda l'accesso al mercato e la ripartizione della capacità entro il 30 giugno 1992,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Campo d'applicazione e definizioni

Articolo 1

1. Il presente regolamento riguarda:

- a) l'accesso al mercato dei vettori aerei comunitari;
- b) la ripartizione della capacità passeggeri tra il o i vettori aerei autorizzati in uno Stato membro e il o i vettori aerei autorizzati in un altro Stato membro per i servizi aerei di linea fra tali Stati.

2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.

3. L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui entrerà in vigore la regolamentazione contenuta nella dichiarazione congiunta dei ministri degli esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito del 2 dicembre 1987. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito informeranno il Consiglio in merito a tale data.

4. Il presente regolamento non si applica, sino al 30 giugno 1993, agli aeroporti situati nelle isole greche e nelle isole atlantiche che compongono la regione autonoma delle Azzorre. Salvo che il Consiglio decida altrimenti su proposta della Commissione, tale esclusione viene applicata per un ulteriore periodo di cinque anni, e può essere prorogata per successivi cinque anni.

Il presente regolamento non si applica, fino al 31 dicembre 1992, all'aeroporto di Porto. Tale deroga verrà annullata non appena la Repubblica portoghese constaterà che le

condizioni economiche di detto aeroporto sono migliorate. A tal fine essa informerà la Commissione. Questa comunicherà l'informazione agli altri Stati membri.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) *vettore aereo*, un'impresa di trasporti aerei munita di una licenza di uno Stato membro valida per effettuare servizi aerei di linea;

b) *diritto di traffico di terza libertà*, il diritto riconosciuto ad un vettore aereo autorizzato in uno Stato di sbarcare, nel territorio di un altro Stato, passeggeri, merci e posta imbarcati nello Stato che gli ha rilasciato la licenza;

diritto di traffico di quarta libertà, il diritto riconosciuto ad un vettore aereo autorizzato in uno Stato di imbarcare, nel territorio di un altro Stato, passeggeri, merci e posta da sbarcare nello Stato che gli ha rilasciato la licenza;

diritto di traffico di quinta libertà, il diritto riconosciuto a un vettore aereo di svolgere un servizio di trasporto aereo di passeggeri, merci e posta tra due Stati diversi dallo Stato che gli ha rilasciato la licenza;

c) *Stati interessati*, gli Stati membri fra cui si effettua il servizio aereo di linea;

d) *Stato di immatricolazione*, lo Stato membro in cui è rilasciata la licenza di cui alla lettera a);

e) *vettore aereo della Comunità*:

i) un vettore aereo la cui amministrazione centrale e la cui principale sede di attività si trovano e continuano a trovarsi nella Comunità, la cui quota maggioritaria di capitale è, e continua ad essere, detenuta da Stati membri e/o da cittadini di Stato membro e che è, e continua ad essere, effettivamente controllato da tali Stati o persone; o

ii) un vettore aereo che pur non rispondendo alla definizione di cui al punto i), alla data di adozione del presente regolamento:

1) ha la propria amministrazione centrale e la propria sede principale di attività nella Comunità e nei 12 mesi precedenti l'adozione del presente regolamento ha fornito nella Comunità servizi aerei di linea o non di linea;

2) oppure ha effettuato, nei 12 mesi precedenti l'adozione del presente regolamento, servizi aerei di linea fra Stati membri, fondati su diritti di traffico di terza e quarta libertà.

I vettori aerei che soddisfano i criteri menzionati nel presente punto ii) sono elencati nell'allegato I;

⁽¹⁾ GU n. L 237 del 26. 8. 1983, pag. 19.

⁽²⁾ GU n. L 226 del 3. 8. 1989, pag. 14.

- f) *servizio aereo di linea*, una serie di voli che presentano, ciascuno, le caratteristiche seguenti:
- i) il volo attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più Stati membri;
 - ii) il volo è effettuato, a titolo oneroso, su un aeromobile adibito al trasporto di passeggeri oppure di passeggeri e di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti per acquisti individuali direttamente dal vettore aereo o dai suoi agenti autorizzati;
 - iii) il volo avviene in modo da assicurare il collegamento fra i medesimi due o più punti:
 - 1) in base ad un orario pubblicato, oppure
 - 2) con voli tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- g) *volo*, la partenza da un aeroporto determinato verso una destinazione determinata;
- h) *designazione multipla su base «coppia di paesi»*, la designazione, da parte dello Stato di immatricolazione, di due o più vettori aerei autorizzati dallo stesso per l'effettuazione di servizi aerei di linea fra il suo territorio e quello di un altro Stato membro;
- i) *designazione multipla su base «coppia di città»*, la designazione, da parte dello Stato di immatricolazione, di due o più vettori aerei autorizzati dallo stesso per l'effettuazione di servizi aerei di linea fra un aeroporto o un sistema di aeroporti nel suo territorio e un aeroporto o un sistema di aeroporti nel territorio di un altro Stato membro;
- j) *aeroporto regionale*, qualsiasi aeroporto non compreso nell'elenco degli aeroporti di categoria 1 dell'allegato II;
- k) *sistema di aeroporti*, un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città, secondo quanto indicato all'allegato II;
- l) *capacità*, il numero di posti offerti al pubblico su un servizio aereo di linea nell'arco di un determinato periodo;
- m) *quota di capacità*, la quota di uno Stato membro espressa come percentuale della capacità totale calcolata secondo l'articolo 11 in una relazione bilaterale con un altro Stato membro, esclusa qualsiasi capacità offerta da servizi di quinta libertà.
- n) *onere di servizio pubblico*, qualsiasi onere imposto ad un vettore aereo di prendere, nei confronti di qualsiasi rotta per la quale sia stato abilitato ad operare da parte di uno Stato membro, tutte le misure necessarie per garantire la prestazione di un servizio che soddisfi a standard prefissati di continuità, regolarità e capacità che il vettore non assumerebbe se tenesse conto unicamente del suo interesse commerciale.

Rapporti fra gli Stati di immatricolazione ed i loro vettori aerei

Articolo 3

1. Il presente regolamento lascia impregiudicato il rapporto esistente fra uno Stato membro e i vettori aerei abilitati da detto Stato per quanto concerne l'accesso al mercato e la ripartizione della capacità.

2. Il Consiglio adotta, affinché siano applicate al più tardi il 1° luglio 1992, norme che disciplinano l'abilitazione dei vettori aerei e l'autorizzazione delle rotte, in base ad una proposta della Commissione relativa a modalità e criteri comuni che dovrà essere presentata entro il 31 maggio 1991.

Diritti di traffico di terza e quarta libertà

Articolo 4

Subordinatamente al presente regolamento i vettori aerei comunitari sono autorizzati ad effettuare servizi aerei di terza e quarta libertà fra gli aeroporti o i sistemi di aeroporti di uno Stato membro e gli aeroporti o i sistemi di aeroporti di un altro Stato membro allorché tali aeroporti o sistemi di aeroporti sono aperti al traffico tra Stati membri o per servizi internazionali.

Rapporti tra uno Stato membro e i vettori aerei di altri Stati membri

Articolo 5

1. Subordinatamente all'articolo 6, uno Stato membro autorizza i vettori aerei che abbiano ottenuto una licenza in un altro Stato membro, autorizzati dallo Stato d'immatricolazione, a:

- esercitare diritti di traffico di terza e quarta libertà, come previsto dall'articolo 4;
- utilizzare, all'interno della Comunità, lo stesso numero di volo per i servizi combinati di terza e quarta libertà.

2. Qualora un vettore aereo di uno Stato membro abbia ottenuto una licenza ai sensi del presente articolo per l'effettuazione di un servizio di linea, lo Stato di immatricolazione di detto vettore aereo non solleverà alcuna obiezione ad una domanda per l'introduzione di un servizio aereo di linea sulla stessa rotta da parte di un vettore aereo dell'altro Stato interessato.

3. a) In seguito a consultazioni con altri Stati interessati, uno Stato membro può imporre un obbligo di servizio pubblico in materia di servizi aerei ad un

aeroporto regionale nel suo territorio su una rotta considerata di importanza vitale per lo sviluppo economico della regione in cui è situato l'aeroporto, nella misura necessaria per garantire su tale rotta l'adeguata prestazione di servizi aerei che soddisfino determinate norme in materia di continuità, regolarità, capacità e tariffe cui i vettori non aderirebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.

b) L'adeguatezza dei servizi di trasporto aereo viene valutata tenendo conto dei seguenti fattori:

i) l'interesse pubblico;

ii) la possibilità di ricorrere ad altre forme di trasporto e l'idoneità di queste ultime a soddisfare le esigenze di trasporto in questione;

iii) le tariffe aeree e le condizioni che possono essere offerte agli utenti.

c) Nonostante il paragrafo 2, uno Stato membro non ha l'obbligo di autorizzare più di un vettore ad operare su una rotta alla quale si applica un obbligo di servizio pubblico, a condizione che il diritto di effettuare detto servizio sia offerto mediante pubblico appalto per un periodo fino a tre anni a qualsiasi vettore aereo in possesso di una licenza di esercizio rilasciata negli Stati interessati, nonché a qualsiasi vettore aereo comunitario che, a norma dell'articolo 8, sia autorizzato ad esercitare diritti di traffico di quinta libertà su tale rotta. Le osservazioni presentate dai vettori aerei vengono comunicate agli altri Stati interessati ed alla Commissione.

d) La lettera c) non si applica nei casi in cui l'altro Stato membro interessato propone mezzi alternativi soddisfacenti per ottemperare allo stesso obbligo di servizio pubblico.

e) Il presente paragrafo non si applica a rotte con una capacità di oltre 30 000 posti all'anno.

4. Nonostante il paragrafo 2, uno Stato membro che abbia autorizzato uno dei vettori aerei che hanno ottenuto dallo stesso una licenza ad effettuare un servizio passeggeri su una nuova rotta fra aeroporti regionali con aeromobili di non più di 80 posti, non è obbligato ad autorizzare un servizio aereo in reciprocità per un periodo di due anni, a meno che esso sia effettuato con un aeromobile di non oltre 80 posti, oppure faccia parte di un servizio effettuato in conformità dell'articolo 7 nel quale possono essere messi in vendita, per ciascun volo tra i due aeroporti regionali in questione, non oltre 80 posti.

5. A richiesta di qualsiasi Stato membro che ritenga che lo sviluppo di una rotta sia indebitamente limitato ai sensi dei

paragrafi 3 o 4, ovvero di propria iniziativa o allorché sorge un disaccordo per quanto riguarda l'applicazione del paragrafo 3, la Commissione procede ad un'indagine e decide entro due mesi dall'avvio della stessa, in base a tutti i fattori pertinenti, se i paragrafi 3 o 4 debbano continuare ad applicarsi in relazione alla rotta in questione.

6. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa nel termine di un mese.

Designazione multipla

Articolo 6

1. Gli Stati membri accettano la designazione multipla su base «coppie di paesi» degli altri Stati membri.

2. Gli Stati membri accettano altresì la designazione multipla su base «coppie di città»:

— dal 1° gennaio 1991, su rotte ove siano stati trasportati più di 140 000 passeggeri nell'anno precedente, oppure ove esistano più di 800 voli di andata e ritorno all'anno;

— dal 1° gennaio 1992, su rotte ove siano stati trasportati più di 100 000 passeggeri nell'anno precedente, oppure ove esistano più di 600 voli di andata e ritorno all'anno.

Combinazione di punti

Articolo 7

Nell'effettuare servizi aerei di linea per o da due o più punti situati in uno o più Stati membri diversi dallo Stato d'immatricolazione, ai vettori aerei della Comunità è consentito dagli Stati interessati di combinare servizi aerei di linea e di utilizzare lo stesso numero di volo. I diritti di traffico fra i punti combinati possono essere esercitati a norma dell'articolo 8.

Diritti di quinta libertà

Articolo 8

1. In conformità del presente articolo, ai vettori aerei della Comunità viene consentito di esercitare diritti di traffico di quinta libertà fra punti combinati in due Stati membri diversi alle seguenti condizioni:

- a) i diritti di traffico vengono esercitati per un servizio che costituisce e figura in programma come estensione di un servizio che parte dallo Stato di immatricolazione o come preliminare ad un servizio diretto verso tale Stato;
- b) il vettore aereo non può utilizzare, per il servizio di quinta libertà, più del 50 % della sua capacità stagionale di posti per lo stesso servizio di terza e quarta libertà di cui il servizio di quinta libertà costituisce l'estensione o il preliminare.
2. a) Il vettore aereo può impiegare, per un servizio di quinta libertà, un aeromobile diverso ma non più grande di quello che utilizza per i servizi di terza e di quarta libertà dei quali il servizio di quinta libertà costituisce un'estensione o un preliminare.
- b) Allorché più servizi di quinta libertà sono esercitati come estensioni o preliminari dello stesso servizio di terza o quarta libertà, la disposizione relativa alla capacità, di cui al paragrafo 1, lettera b), rappresenterà la capacità globale di posti disponibile per il trasporto di passeggeri in quinta libertà su tali servizi di quinta libertà.
3. Un vettore aereo che svolge un servizio di quinta libertà ai sensi del presente articolo deve fornire su richiesta agli Stati membri interessati ogni informazione pertinente in merito:
- a) alla capacità stagionale di posti sul servizio di terza o di quarta libertà, dei quali il servizio di quinta libertà costituisce l'estensione o il preliminare, e
- b) nel caso di servizi di quinta libertà ai quali si applichi l'articolo 8, paragrafo 2, lettera b), alla capacità stagionale utilizzata su ogni servizio.

Condizioni per l'esercizio dei diritti di traffico

Articolo 9

Il presente regolamento non pregiudica il diritto di uno Stato membro di regolare senza discriminazione basata sulla nazionalità, la ripartizione del traffico fra gli aeroporti all'interno di un sistema di aeroporti.

Articolo 10

1. Nonostante l'articolo 5, paragrafo 2, l'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle norme comunitarie, nazionali, regionali o locali pubblicate, riguardanti la sicurezza, la tutela dell'ambiente e l'assegnazione di bande orarie, nonché alle seguenti condizioni:

- a) l'aeroporto o il sistema di aeroporti in questione deve avere strutture sufficienti per accogliere il servizio;
- b) gli aiuti alla navigazione devono essere sufficienti per accogliere il servizio.

2. Quando le condizioni di cui al paragrafo 1 non sono soddisfatte, uno Stato membro può, senza discriminazione basata sulla nazionalità, condizionare, limitare o negare l'esercizio di tali diritti di traffico. Prima di adottare siffatto provvedimento, esso informa la Commissione, fornendole tutti gli elementi di informazione pertinenti.

3. Senza pregiudizio dell'articolo 9, e fatto salvo l'accordo dello Stato o degli altri Stati membri interessati, uno Stato membro non autorizza un vettore aereo:

- a) ad avviare un nuovo servizio, o
- b) ad aumentare la frequenza di un servizio esistente

tra un determinato aeroporto sul suo territorio e un altro Stato membro fintantoché un vettore aereo che abbia ottenuto la licenza da quest'altro Stato membro non sia autorizzato, a norma dei paragrafi 1 e 2, ad istituire un nuovo servizio o ad aumentare la frequenza di un servizio esistente verso l'aeroporto in questione, in attesa dell'adozione da parte del Consiglio e dell'entrata in vigore di un regolamento su un codice di condotta concernente l'assegnazione di bande orarie, basato sul principio generale della non discriminazione per motivi di nazionalità.

4. A richiesta di qualsiasi Stato membro, la Commissione esamina l'applicazione del paragrafo 2 e/o del paragrafo 3 in ogni caso particolare e decide, entro un mese, se lo Stato membro può continuare ad applicare il provvedimento.

5. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa nel termine di un mese.

Quote di capacità

Articolo 11

1. A decorrere dal 1° novembre 1990 uno Stato membro consente ad un altro Stato membro di accrescere la sua quota di capacità per qualsiasi stagione di 7,5 punti percentuali rispetto alla situazione della precedente stagione corrispondente, fermo restando che ogni Stato membro può comunque esigere una quota di capacità del 60 %.

2. Il Consiglio adotta, affinché siano applicate al più tardi il 1° gennaio 1993, disposizioni per l'abolizione delle

restrizioni relative alla ripartizione della capacità tra Stati membri, in base ad una proposta della Commissione che dovrà essere presentata entro il 31 dicembre 1991.

3. Le limitazioni relative alla ripartizione della capacità non si applicano ad un servizio fra aeroporti regionali indipendentemente dalla capacità dagli aeromobili.

4. Nell'applicare il paragrafo 1 non si prendono in considerazione riduzioni unilaterali di capacità. In tali casi, la base di calcolo delle quote di capacità è costituita dalla capacità offerta nelle precedenti stagioni corrispondenti dal o dai vettori dello Stato membro il quale o i quali abbiano ridotto la loro capacità.

Articolo 12

1. A richiesta di qualsiasi Stato membro cui l'applicazione dell'articolo 11 abbia determinato seri danni finanziari per i vettori aerei ai quali esso ha concesso la licenza, la Commissione procede a un riesame della situazione e decide — in base a tutti i fattori pertinenti, comprese la situazione del mercato, la posizione finanziaria del o dei vettori aerei interessati e l'utilizzazione di capacità raggiunta — se occorra stabilizzare per un periodo limitato la ripartizione delle capacità sulle rotte aventi destinazione o origine in tale Stato.

2. Su richiesta di uno Stato membro i cui servizi aerei di linea sono esposti ad una forte concorrenza da parte di servizi non di linea e allorché esiste una situazione in cui le possibilità di vettori di tale Stato membro di competere validamente sul mercato siano indebitamente pregiudicate, la Commissione, dopo aver esaminato tutti i fattori pertinenti, inclusa la situazione di mercato e l'utilizzazione di capacità raggiunta, ed avendo consultato gli altri Stati membri interessati, decide, entro due mesi dal ricevimento della richiesta, se i 7,5 punti percentuali di cui all'articolo 11, paragrafo 1, debbano essere ridotti per il rapporto bilaterale in questione.

3. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa nel termine di un mese.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 24 luglio 1990.

Disposizioni generali

Articolo 13

1. Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri concludano o mantengano in vigore tra loro regolamentazioni più flessibili rispetto alle disposizioni contenute negli articoli 6, 8 e 11.

2. Le disposizioni del presente regolamento non possono essere usate per apportare restrizioni a preesistenti accordi sull'accesso al mercato o sulle capacità.

Articolo 14

1. La Commissione pubblica una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro il 31 maggio 1992 e, successivamente, ogni due anni.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta delle informazioni necessarie all'elaborazione della relazione prevista al paragrafo 1.

3. Le informazioni di carattere riservato ottenute in forza del presente regolamento sono coperte dal segreto professionale.

Articolo 15

Il Consiglio decide in merito alla revisione del presente regolamento entro il 30 giugno 1992 su proposta della Commissione da presentarsi entro il 31 maggio 1991.

Articolo 16

La decisione 87/602/CEE e la direttiva 83/416/CEE sono abrogate.

Articolo 17

Il presente regolamento entra in vigore il 1° novembre 1990.

Per il Consiglio
Il Presidente
C. MANNINO

ALLEGATO I**Vettori aerei menzionati all'articolo 2, lettera e), punto ii)**

I seguenti vettori aerei soddisfano i criteri di cui all'articolo 2, lettera e), punto ii), sempre che siano riconosciuti come vettori nazionali dagli Stati membri che li riconoscono come tali al momento dell'adozione del presente regolamento:

- Scandinavian Airlines System
- Britannia Airways
- Monarch Airlines.

ALLEGATO II**Elenco degli aeroporti appartenenti alla categoria 1**

| | |
|--------------|--|
| Belgio: | Bruxelles-Zaventem |
| Danimarca: | Copenaghen-Kastrup/Roskilde |
| Germania: | Francoforte/Reno-Meno, Düsseldorf-Lohausen, Monaco di Baviera-Riem |
| Spagna: | Palma-Mallorca, Madrid-Barajas, Málaga, Las Palmas |
| Grecia: | Atene-Hellinikon, Salonicco-Micra |
| Francia: | Parigi-Charles de Gaulle/Orly |
| Irlanda: | Dublino |
| Italia: | Roma-Fiumicino/Ciampino Milano-Linate/Malpensa |
| Paesi Bassi: | Amsterdam-Schiphol |
| Portogallo: | Lisbona, Faro |
| Regno Unito: | Londra-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton. |
