

390R2343

Nr L 217/8

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING

11.8.90

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 2343/90

av den 24 juli 1990

om lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer i regelbunden lufttrafik inom gemenskapen
och om delning av passagerarkapaciteten mellan lufttrafikföretag i regelbunden lufttrafik
mellan medlemsstaterna

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 ⁽¹⁾,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽³⁾, och

med beaktande av följande:

Det är viktigt att åtgärder beslutas för att gradvis upprätta den inre marknaden under perioden fram till den 31 december 1992 i enlighet med artikel 8a i fördraget. Den inre marknaden innebär ett område utan inre gränser med fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital.

Beslut 87/602/EEG ⁽⁴⁾ utgjorde ett första steg i riktning mot den liberalisering med avseende på delning av passagerarkapacitet och tillträde till marknaden som var nödvändig för att upprätta den inre marknaden när det gäller lufttransport. Rådet enades om att vidta ytterligare liberaliseringsåtgärder vid slutet av en inledande treårsperiod.

Före den 1 juli 1992 är det nödvändigt att på grundval av gemensamma bestämmelser och kriterier införa principer som reglerar förhållandet mellan registreringsstaterna och lufttrafikföretag som har tillstånd att utöva luftfart inom dessa staters territorier.

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

Lufttrafiksystemet på de grekiska öarna och på de öar i Atlanten som utgör den autonoma regionen Azorerna är för närvarande inte tillräckligt utvecklat, och flygplatser belägna på dessa öar bör därför temporärt undantas från tillämpningen av denna förordning.

Infrastrukturen på Oportos flygplats är fortfarande under utbyggnad för att kunna klara av ökningen av den regelbundna lufttrafiken och flygplatsen bör därför temporärt undantas från tillämpningen av denna förordning till dess utbyggnaden av infrastrukturen avslutats.

Det är nödvändigt att under vissa omständigheter införa särskilda bestämmelser för luftfartsförbindelser på nya linjer mellan regionala flygplatser samt för allmän trafikplikt som är nödvändig för att upprätthålla förbindelser till vissa regionala flygplatser.

En ökad tillgång till marknaden kommer att stimulera utvecklingen av gemenskapens lufttransportsektor och leda till bättre förbindelser för avnämarna. Det är därför nödvändigt att införa liberalare bestämmelser om utseende av flera lufttrafikföretag och om tredje, fjärde och femte frihetsrättigheterna.

Med hänsyn till problem i samband med flygplatsernas infrastruktur, navigationshjälpmedel och fördelning av avgångs- och ankomsttider är det nödvändigt med vissa begränsningar i utövandet av trafikrättigheterna.

Utövandet av trafikrättigheter skall ske i överensstämmelse med bestämmelserna om säkerhet, miljöskydd, fördelning av avgångs- och ankomsttider samt villkoren för tillgång till flygplatser och skall vidare hanteras utan särbehandling på grundval av nationalitet.

Bilaterala bestämmelser om kapacitetsdelning är oförenliga med principerna för den inre marknaden, vilken skall vara genomförd till 1993 inom lufttransportsektorn, och de bilaterala begränsningarna måste därför gradvis trappas ned.

Det är särskilt viktigt att främja utvecklingen av interregionala flygförbindelser för att bygga ut flyglinjenätet inom gemenskapen och att bidra till att lösa problemet med överbelastning på vissa stora flygplatser. Det är

⁽¹⁾ EGT nr C 258, 11.10.1989, s. 6, och
EGT nr C 164, 5.7.1990, s. 11.

⁽²⁾ EGT nr C 96, 17.4.1990, s. 65.

⁽³⁾ EGT nr C 112, 7.5.1990, s. 17.

⁽⁴⁾ EGT nr L 374, 31.12.1987, s. 19.

därför lämpligt med liberalare regler för kapacitetsdelning när det gäller dessa förbindelser.

Med tanke på den relativa betydelse som icke regelbunden trafik har för vissa medlemsstater i jämförelse med regelbunden trafik är det nödvändigt att vidta åtgärder för att mildra effekterna härav på möjligheterna för lufttrafikföretag i medlemsstater som tar emot denna trafik. De åtgärder som vidtas bör inte syfta till att begränsa den icke regelbundna trafiken eller till att reglera den.

Med hänsyn till konkurrenssituationen på marknaden bör åtgärder vidtas för att förhindra otillbörliga ekonomiska verkningar för lufttrafikföretagen.

Denna förordning ersätter direktiv 83/416/EEG⁽¹⁾, ändrat senast genom direktiv 89/463/EEG⁽²⁾, och beslut 87/602/EEG, vilka därför bör upphävas.

Rådet bör besluta om ytterligare liberaliseringsåtgärder, som även skall omfatta cabotage, med avseende på tillträde till marknaden och kapacitetsdelning före den 30 juni 1992.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Tillämpningsområde och definitioner

Artikel 1

1. Denna förordning gäller

- a) gemenskapens lufttrafikföretags tillträde till marknaden,
- b) delning av passagerarkapacitet mellan ett eller flera lufttrafikföretag med tillstånd att utöva luftfart i en medlemsstat och ett eller flera lufttrafikföretag med motsvarande tillstånd i en annan medlemsstat med avseende på regelbunden lufttrafik mellan dessa stater.

2. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar inverkar inte på 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 samma dag rådet om detta.

4. Flygplatserna på de grekiska öarna och på de öar i Atlanten som utgör den autonoma regionen Azorerna undantas från tillämpningen av denna förordning till och med den 30 juni 1993. Såvida inte annat beslutats av rådet efter förslag från kommissionen, skall detta undantag gälla under ytterligare fem år och kan därefter förlängas med ytterligare en femårsperiod.

Flygplatsen i Oporto undantas från tillämpningen av denna förordning till och med den 31 december 1992. Undantaget upphör att gälla så snart som Portugal bedömer att flygplatsens ekonomiska förhållanden har förbättrats. Portugal skall underrätta kommissionen om detta. Kommissionen skall underrätta de andra medlemsstaterna.

Artikel 2

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

- a) lufttrafikföretag: ett lufttransportföretag med giltigt tillstånd från en medlemsstat att utöva regelbunden luftfart.
- b) tredje frihetsrättigheten: den rätt som ett lufttrafikföretag med tillstånd att utöva luftfart i en stat har att inom en annan stats territorium låta passagerare stiga av samt att lossa gods och post som det har tagit ombord i den stat där det beviljats tillstånd att utöva luftfart.

fjärde frihetsrättigheten: den rätt som ett lufttrafikföretag med tillstånd att utöva luftfart i en stat har att inom en annan stats territorium ta ombord passagerare, gods och post för avstigning respektive lossning i den stat där det beviljats tillstånd att utöva luftfart.

femte frihetsrättigheten: den rätt som ett lufttrafikföretag har att utföra lufttransport av passagerare, gods och post mellan två andra stater än den stat där det beviljats tillstånd att utöva luftfart.

- c) berörda stater: de medlemsstater mellan vilka regelbunden lufttrafik bedrivs.
- d) registreringsstat: den medlemsstat i vilken det i punkt a nämnda tillståndet är utfärdat.
- e) gemenskapens lufttrafikföretag:

- i) ett lufttrafikföretag som har och fortsatt kommer att ha sin centrala administration och sitt huvudkontor inom gemenskapen, och i vilket aktiemajoriteten innehas och fortsatt kommer att innehas av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater och som kontrolleras och fortsatt kommer att kontrolleras av sådana stater eller personer, eller
- ii) ett lufttrafikföretag som även om det inte motsvarar definitionen enligt i då denna förordning antas

- 1) antingen har sin centrala administration och sitt huvudkontor inom gemenskapen och har bedrivit regelbunden lufttrafik eller utfört

⁽¹⁾ EGT nr L 237, 26.8.1983, s. 19.

⁽²⁾ EGT nr L 226, 3.8.1989, s. 14.

icke regelbundna flygningar inom gemenskapen under de närmaste tolv månaderna före antagandet av denna förordning,

- 2) eller har bedrivit regelbunden lufttrafik mellan medlemsstater med tredje och fjärde frihetsrättigheterna under de närmaste tolv månaderna före antagandet av denna förordning.

Lufttrafikföretag som motsvarar de kriterier som anges i punkt ii ovan är förtecknade i bilaga 1.

- f) regelbunden lufttrafik: en serie flygningar där varje flygning uppfyller följande kriterier:

- i) Den passerar genom luftrummet över mer än en medlemsstats territorium,
- ii) Den utförs med luftfartyg för befordran av passagerare eller passagerare och gods och/eller post mot ersättning på ett sådant sätt att det på varje flygning finns platser som allmänheten kan köpa på individuell basis (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess agenter),
- iii) Den bedrivs så att den betjänar trafiken mellan samma orter, två eller flera,
 - 1) antingen enligt en utgiven tidtabell
 - 2) eller med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie.

- g) flygning: en avgång från en angiven flygplats till en angiven destinationsflygplats.

- h) utseende av flera lufttrafikföretag på flyglinjer mellan två länder: en registreringsstats utseende av två eller flera av de lufttrafikföretag, för vilka den utfärdats tillstånd, att bedriva regelbunden lufttrafik mellan dess eget och en annan stats territorium.

- i) utseende av flera lufttrafikföretag att trafikera flyglinjer mellan två orter: en registreringsstats utseende av två eller flera av de lufttrafikföretag, för vilka den utfärdats tillstånd, att trafikera en flyglinje mellan en flygplats eller ett flygplatssystem inom dess eget territorium och en flygplats eller ett flygplatssystem inom en annan medlemsstats territorium.

- j) regional flygplats: varje flygplats som inte är upptagen i bilaga 2 som en kategori-1-flygplats.

- k) flygplatssystem: två eller flera flygplatser som förts samman eftersom de betjänar samma ort, såsom framgår av bilaga 2.

- l) kapacitet: det antal platser som utbjuds till enskilda personer på en flyglinje under en given tidsperiod.

- m) kapacitetsandel: den i enlighet med artikel 11 beräknade procentandel som en medlemsstat har av den totala kapaciteten på en bilateral förbindelse till en annan medlemsstat med undantag av den kapacitet som utbjuds på linjer med femte frihetsrättigheten.

- n) allmän trafikplikt: varje skyldighet för ett lufttrafikföretag att på de flyglinjer som det trafikerar med tillstånd från en medlemsstat vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driften uppfyller de fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet och kapacitet som lufttrafikföretaget inte skulle uppfylla om det endast skulle ta hänsyn till sina kommersiella intressen.

Förhållandet mellan registreringsstaterna och deras lufttrafikföretag

Artikel 3

1. Denna förordning påverkar inte förhållandet mellan en medlemsstat och de lufttrafikföretag, som den utfärdats tillstånd för, med avseende på tillträde till marknaden och kapacitetsdelning.

2. På grundval av ett förslag från kommissionen om gemensamma bestämmelser och kriterier, som skall lämnas in senast den 31 maj 1991, skall rådet för genomförande senast den 1 juli 1992 anta regler om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag att utöva luftfart i regelbunden trafik och för tillstånd att trafikera flyglinjer.

Tredje och fjärde frihetsrättigheterna

Artikel 4

Om något annat inte följer av denna förordning har ett EG-lufttrafikföretag rätt att bedriva lufttrafik med tredje och fjärde frihetsrättigheterna mellan flygplatser eller flygplatssystem i en medlemsstat och flygplatser eller flygplatssystem i en annan medlemsstat, när dessa flygplatser eller flygplatssystem är öppna för trafik mellan medlemsstater eller för internationell trafik.

Förhållandet mellan en medlemsstat och andra medlemsstaters lufttrafikföretag

Artikel 5

1. Om något annat inte följer av artikel 6 skall en medlemsstat ge lufttrafikföretag, för vilka tillstånd att utöva luftfart utfärdats i en annan medlemsstat, rätt att

- utöva tredje och fjärde frihetsrättigheterna enligt artikel 4,
- inom gemenskapen använda samma linjebeteckning för kombinerade flygförbindelser med tredje och fjärde frihetsrättigheterna,

om registreringsstaten har gett företaget rätt till det.

2. När ett lufttrafikföretag i en medlemsstat har beviljats tillstånd att trafikera en flyglinje enligt denna artikel, får den stat där detta lufttrafikföretag är registrerat inte göra invändningar mot en ansökan från ett lufttrafikföretag i den andra berörda staten om att upprätta en regelbunden flygförbindelse på samma linje.

3. a) En medlemsstat får, efter samråd med andra berörda stater, införa allmän trafikplikt med avseende på luftfartsförbindelser med en regional flygplats inom medlemsstatens territorium på en flyglinje som anses väsentlig för den ekonomiska utvecklingen i den region där flygplatsen är belägen, i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett adekvat utbud av luftfartsförbindelser som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet och prissättning, normer som lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de skulle ta hänsyn endast till sina kommersiella intressen.

b) Frågan om vilket utbud av luftfartsförbindelser som är adekvat skall bedömas med beaktande av

- i) allmänhetens intresse,
- ii) möjligheten att anlita andra transportmedel samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de transportbehov som föreligger,
- iii) de biljettpriser och villkor som kan erbjudas avnämarna.

c) Trots bestämmelsen i punkt 2 är en medlemsstat inte skyldig att tillåta fler än ett lufttrafikföretag att trafikera en flyglinje som är förenad med allmän trafikplikt under förutsättning att rätten att upprätthålla denna flygförbindelse bjuds ut genom ett offentligt anbudsförfarande för en period på upp till tre år till alla lufttrafikföretag med tillstånd att utöva luftfart utfärdade i de berörda staterna och till alla EG-lufttrafikföretag som enligt artikel 8 är berättigade att utöva femte frihetsrättigheten på flyglinjen. Lufttrafikföretagens anbud skall översändas till de andra berörda staterna och till kommissionen.

d) Artikel 5.3 c är inte tillämplig i de fall då den andra medlemsstaten föreslår ett tillfredsställande alternativt sätt att fullgöra den allmänna trafikplikten.

e) Artikel 5.3 är inte tillämplig på flyglinjer med en kapacitet som överstiger 30 000 platser per år.

4. Trots bestämmelsen i punkt 2 är en medlemsstat, som har gett ett av de lufttrafikföretag, som den lämnat tillstånd att utöva luftfart, rätt till passagerartrafik på en flyglinje mellan regionala flygplatser med luftfartyg med en kapacitet av högst 80 platser, under en tid av två år inte skyldig att godkänna en ömsesidig flygförbindelse, såvida den inte bedrivs med luftfartyg med en kapacitet av högst 80 platser, eller ingår i en flygförbindelse som

bedrivs enligt bestämmelserna i artikel 7 och på vilken högst 80 platser finns till salu för varje flygning mellan de två regionala flygplatserna.

5. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat, som anser att utvecklingen av en flyglinje hindras orimligt genom bestämmelserna i punkt 3 eller 4, eller på eget initiativ eller då oenighet uppstår om tillämpningen av punkt 3, göra en utredning och på grundval av alla relevanta omständigheter fatta ett beslut inom två månader efter det att den inlett sin utredning om huruvida punkt 3 eller 4 bör fortsätta att tillämpas på flyglinjen i fråga.

6. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Varje medlemsstat får hänskjuta frågan till rådet inom en tidsfrist på en månad. Rådet kan med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.

Utseende av flera lufttrafikföretag

Artikel 6

1. En medlemsstat skall godta att en annan medlemsstat utser flera lufttrafikföretag att trafikera flyglinjer mellan två länder.

2. En medlemsstat skall också godta att flera lufttrafikföretag utses att trafikera flyglinjer mellan två orter

– från och med den 1 januari 1991 på flyglinjer där det föregående år befordrades över 140 000 passagerare eller där antalet tur-och-returflygningar överstiger 800 per år,

– från och med den 1 januari 1992 på flyglinjer där det föregående år befordrades över 100 000 passagerare eller där antalet tur-och-returflygningar överstiger 600 per år.

Kombination av orter

Artikel 7

Vid regelbunden lufttrafik till eller från två eller flera orter i en annan eller andra medlemsstater än registreringsstaten skall de berörda staterna ge ett EG-lufttrafikföretag rätt att kombinera flygförbindelser i regelbunden lufttrafik och att använda samma linjebe-teckning. Trafikrättigheter mellan de kombinerade orterna får utövas enligt artikel 8.

Femte frihetsrättigheten

Artikel 8

1. I överensstämmelse med denna artikel skall ett gemenskapens lufttrafikföretag tillåtas att utöva femte frihetsrättigheten mellan kombinerade orter i två skilda medlemsstater på följande villkor:

- a) Trafikrättigheterna utövas på en flygförbindelse som enligt tidtabellen antingen utgör en förlängning av en förbindelse från eller den första delsträckan av en förbindelse till registreringsstaten.
- b) Lufttrafikföretaget får för flygförbindelsen med femte frihetsrättigheten använda högst 50 procent av sin platskapacitet per säsong på den flygförbindelse med tredje och fjärde frihetsrättigheterna som förbindelsen med femte frihetsrättigheten utgör en förlängning eller en första delsträcka av.
2. a) För en flygförbindelse med femte frihetsrättigheten får lufttrafikföretaget använda ett annat, men inte större, luftfartyg än det som utnyttjas för flygförbindelsen med tredje och fjärde frihetsrättigheten, som förbindelsen med femte frihetsrättigheten är en förlängning eller en första delsträcka av.
- b) När mer än en flygförbindelse med femte frihetsrättigheten trafikeras som en förlängning eller en första delsträcka av en förbindelse med tredje eller fjärde frihetsrättigheten, skall den i punkt 1 b angivna kapaciteten utgöra den sammanlagda platskapaciteten som står till förfogande för passagerarbefordran på grundval av femte frihetsrättigheten på dessa förbindelser med femte frihetsrättigheten.
3. Ett lufttrafikföretag som trafikerar en flygförbindelse med femte frihetsrättigheten enligt denna artikel skall på begäran tillhandahålla berörda medlemsstater alla relevanta upplysningar om
- a) platskapaciteten per säsong på den flygförbindelse med tredje och fjärde frihetsrättigheterna som förbindelsen med femte frihetsrättigheten utgör förlängningen eller den första delsträckan av, och
- b) den kapacitet per säsong som utnyttjats för var och en av de flygförbindelser med femte frihetsrättigheten, på vilka artikel 8.2 b är tillämplig.
- a) Flygplatsen eller flygplatssystemet i fråga måste ha tillräcklig utrustning för att betjäna flygförbindelsen.
- b) Navigationshjälpmedlen måste vara tillräckliga för att betjäna flygförbindelsen.
2. När villkoren i punkt 1 inte är uppfyllda, får en medlemsstat utan diskriminering på grundval av nationalitet införa villkor för, begränsa eller vägra tillstånd för utövandet av dessa trafikrättigheter. Innan en medlemsstat vidtar en sådan åtgärd, skall den underrätta kommissionen och ge den alla nödvändiga upplysningar.
3. Såvida inte annat följer av artikel 9 får en medlemsstat inte utan andra berörda medlemsstaters samtycke ge ett lufttrafikföretag tillåtelse
- a) att upprätta en ny flygförbindelse, eller
- b) att öka turtätheten på en befintlig flygförbindelse
- mellan en bestämd flygplats inom sitt territorium och en annan medlemsstat, så länge ett lufttrafikföretag, för vilket tillstånd att utöva luftfart har beviljats av denna andra medlemsstat, inte har tillåtits, med stöd av punkterna 1 och 2, att upprätta en ny flygförbindelse eller att öka turtätheten på en befintlig förbindelse med den aktuella flygplatsen, till dess rådet har antagit en förordning om en uppförandekod för fördelning av ankomst- och avgångstider med utgångspunkt från den allmänna principen om icke-diskriminering på grundval av nationalitet, och till dess den förordningen har trätt i kraft.
4. På begäran av en medlemsstat skall kommissionen granska tillämpningen av punkt 2 och/eller punkt 3 i ett enskilt fall och inom en månad besluta om medlemsstaten får låta åtgärden bestå.
5. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Varje medlemsstat kan hänskjuta frågan till rådet inom en tidsfrist på en månad. Rådet kan med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.

Villkor för utövande av trafikrättigheter

Artikel 9

Denna förordning inskränker inte en medlemsstats rätt att utan diskriminering på grundval av nationalitet bestämma trafikfördelningen mellan flygplatser inom ett flygplatssystem.

Artikel 10

1. Utan hinder av artikel 5.2 regleras utövandet av trafikrättigheter av offentliggjorda gemenskapsbestämmelser och offentliggjorda nationella, regionala eller lokala bestämmelser om säkerhet, miljöskydd och fördelning av ankomst- och avgångstider samt av följande villkor:

Kapacitetsdelning

Artikel 11

1. Från och med den 1 november 1990 skall en medlemsstat tillåta en annan medlemsstat att öka sin kapacitetsandel med 7,5 procentenheter för vilken säsong som helst i jämförelse med situationen under motsvarande föregående säsong, vilket innebär att varje medlemsstat under alla förhållanden kan kräva en kapacitetsandel på 60 procent.

2. På grundval av ett förslag från kommissionen, som skall lämnas in senast den 31 december 1991, skall rådet för genomförande senast den 1 januari 1993 anta bestämmelser om upphävande av restriktionerna beträffande kapacitetsdelning mellan medlemsstaterna.

3. Begränsningar som avser kapacitetsdelning skall inte tillämpas på lufttrafik mellan regionala flygplatser, oavsett luftfartygets kapacitet.

4. Vid tillämpningen av punkt 1 skall hänsyn inte tas till ensidiga nedskärningar av kapaciteten. I sådana fall skall underlaget för beräkningen av kapacitetsandelarna vara den kapacitet som det eller de lufttrafikföretag som skurit ned kapaciteten erbjöd under motsvarande föregående säsonger.

Artikel 12

1. På begäran av en medlemsstat där tillämpningen av artikel 11 har medfört allvarlig ekonomisk skada för de lufttrafikföretag som fått tillstånd att utöva luftfart av denna stat, skall kommissionen företa en granskning och på grundval av alla relevanta omständigheter, däribland marknadsläget, den ekonomiska ställningen för det eller de berörda lufttrafikföretagen och det faktiska kapacitetsutnyttjandet, besluta huruvida kapacitetsdelningen på flyglinjerna till eller från denna stat skall stabiliseras under en begränsad tid.

2. På begäran av en medlemsstat, vars regelbundna lufttrafik är utsatt för väsentlig konkurrens från icke regelbunden trafik, och där förhållandena är sådana att möjligheterna för medlemsstatens lufttrafikföretag att konkurrera effektivt på marknaden är orimligt påverkade, skall kommissionen, efter granskning av alla relevanta omständigheter, däribland marknadsläget och det faktiska kapacitetsutnyttjandet, och efter samråd med övriga berörda medlemsstater, inom två månader efter att ha mottagit begäran besluta om de 7,5 procentenheter som avses i artikel 11.1 skall minskas för denna bilaterala förbindelse.

3. Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Varje medlemsstat kan hänskjuta frågan till rådet inom en tidsfrist på en månad. Rådet kan med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.

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

Utfärdad i Bryssel den 24 juli 1990.

Allmänna bestämmelser

Artikel 13

1. Denna förordning hindrar inte att medlemsstaterna träffar inbördes överenskommelser, som är mer flexibla än bestämmelserna i artiklarna 6, 8 och 11, eller att de vidmakthåller redan träffade överenskommelser som är mer flexibla.

2. Bestämmelserna i denna förordning får inte användas för att införa begränsningar i existerande överenskommelser om kapacitet och tillträde till marknaden.

Artikel 14

1. Kommissionen skall vartannat år, och första gången senast den 31 maj 1992, offentliggöra en rapport om tillämpningen av denna förordning.

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.

3. Hemliga uppgifter som skaffas in vid tillämpningen av denna förordning skall omfattas av tystnadsplikt.

Artikel 15

Rådet skall besluta om ändring av denna förordning senast den 30 juni 1992 på grundval av ett förslag som kommissionen skall lämna senast den 31 maj 1991.

Artikel 16

Beslut 87/602/EEG och direktiv 83/416/EEG upphävs härmed.

Artikel 17

Denna förordning träder i kraft den 1 november 1990.

På rådets vägnar

C. MANNINO

Ordförande

BILAGA 1

Lufttrafikföretag som avses i artikel 2 e ii

Följande lufttrafikföretag uppfyller kriterierna i artikel 2 e ii så länge de erkänns som nationella lufttrafikföretag av den medlemsstat som tillerkänner dem denna status då denna förordning antas:

- Scandinavian Airlines System,
 - Britannia Airways,
 - Monarch Airlines.
-

BILAGA 2

Förteckning över första kategorins flygplatser

BELGIEN:	Bryssel-Zaventem
DANMARK:	Köpenhamn-Kastrup/Roskilde
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND:	Frankfurt-Rhein-Main, Düsseldorf-Lohausen, München-Riem
SPANIEN:	Palma-Mallorca, Madrid-Barajas, Malaga, Las Palmas
GREKLAND:	Aten-Hellinikon, Saloniki-Micra
FRANKRIKE:	Paris-Charles de Gaulle/Orly
IRLAND:	Dublin
ITALIEN:	Rom-Fiumicino/Ciampino, Milano-Linate/Malpensa
NEDERLÄNDERNA:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL:	Lissabon, Faro
STORBRIANNIEN:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton
