

## RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 2343/90

af 24. juli 1990

om luftfartsselskabers adgang til at deltage i ruteflyvning inden for Fællesskabet samt om deling af passagerkapaciteten mellem luftfartsselskaber ved ruteflyvning mellem medlemsstaterne

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 <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet <sup>(2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

Det er vigtigt, at der træffes foranstaltninger med henblik på gradvis oprettelse af det indre marked i løbet af perioden indtil den 31. december 1992 som omhandlet i Traktatens artikel 8 A; det indre marked indebærer et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital;

Rådets beslutning 87/602/EØF <sup>(4)</sup> udgjorde et første skridt henimod den liberalisering med hensyn til deling af passagerkapaciteten og adgang til markedet, som er nødvendig for at virkeliggøre det indre marked for lufttransport; Rådet vedtog at træffe yderligere liberaliseringsforanstaltninger ved udgangen af en indledende periode på tre år;

inden 1. juli 1992 bør der på grundlag af fælles bestemmelser og kriterier indføres principper for forbindelserne mellem registreringsstaterne og luftfartsselskaber, der er operativt godkendt på deres område;

ordningen vedrørende et udvidet samarbejde om anvendelsen af lufthavnen i Gibraltar blev vedtaget i London den 2. december 1987 af Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige i form af en fælles erklæring fra de to landes udenrigsministre; denne ordning er endnu ikke iværksat;

lufttrafiksystemet på de græske øer og på de atlantehavsøer, der udgør den autonome region Azorerne, er på nuværende tidspunkt ikke tilstrækkeligt udviklet, og lufthavnene på disse øer bør derfor midlertidigt undtages fra forordningens anvendelsesområde;

infrastrukturen i lufthavnen ved Porto er endnu under udbygning for at kunne klare den stigende rutetrafik; lufthavnen bør derfor undtages fra forordningens anvendelsesområde, så længe udvidelsen af infrastrukturen ikke er afsluttet;

det er nødvendigt at indføre særlige bestemmelser, under visse omstændigheder, for luftfartsforbindelser på nye ruter mellem regionale lufthavne samt for forpligtelse til offentlig tjeneste, som er nødvendig for at opretholde forbindelser til visse regionale lufthavne;

øget markedsadgang vil stimulere udviklingen af Fællesskabets luftfartssektor og sikre brugerne bedre forbindelser; derfor er det nødvendigt at indføre mere liberale bestemmelser om udpegning af flere luftfartsselskaber og om tredje, fjerde og femte frihedsrettighed;

i betragtning af problemerne i forbindelse med lufthavnsinfrastruktur, navigationshjælpemidler og fordeling af afgang- og ankomsttidspunkter er det nødvendigt med visse begrænsninger i udøvelsen af trafikrettighederne;

udøvelsen af trafikrettigheder skal ske i overensstemmelse med reglerne om sikkerhed, miljøbeskyttelse, fordeling af afgang- og ankomsttidspunkter samt betingelserne for adgang til lufthavnene, og skal endvidere ske uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet;

bilaterale bestemmelser om kapacitetsdeling er uforenelige med principperne om det indre marked, der skal være gennemført senest i 1993 inden for luftfartssektoren; derfor skal de bilaterale begrænsninger aftrappes;

det er særlig vigtigt at fremme udviklingen af interregionale flyforbindelser med henblik på at få udviklet et EF-rutenet og bidrage til at løse problemet vedrørende overbelastning af visse store lufthavne; derfor er det hensigtsmæssigt med mere liberale bestemmelser om kapacitetsdeling vedrørende disse forbindelser;

i betragtning af den relative betydning af ikke-planmæssig trafik (chartertrafik) for nogle medlemsstater i forhold til rutetrafikken er det nødvendigt at indføre foranstaltninger til at mindske virkningerne heraf for luftfartsselskaberne i de medlemsstater, der modtager en sådan trafik; formålet med foranstaltningerne bør ikke være at begrænse den ikke-planmæssige trafik (chartertrafikken) eller at regulere den;

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 258 af 11. 10. 1989, s. 6, og EFT nr. C 164 af 5. 7. 1990, s. 11.

<sup>(2)</sup> EFT nr. C 96 af 17. 4. 1990, s. 65.

<sup>(3)</sup> EFT nr. 112 af 7. 5. 1990, s. 17.

<sup>(4)</sup> EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 19.

af hensyn til konkurrencesituationen på markedet bør der træffes foranstaltninger for at forhindre uheldige økonomiske virkninger for luftfartsselskaberne;

denne forordning træder i stedet for direktiv 83/416/EØF <sup>(1)</sup>, senest ændret ved direktiv 89/463/EØF <sup>(2)</sup>, samt beslutning 87/602/EØF; nævnte direktiv og nævnte beslutning skal derfor ophæves;

Rådet bør vedtage yderligere liberaliseringsforanstaltninger vedrørende markedsadgang og kapacitetsdeling, som også skal omfatte cabotage, inden den 30. juni 1992 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

### Anvendelsesområde og definitioner

#### Artikel 1

1. Denne forordning omhandler:

- a) EF-luftfartsselskabers adgang til markedet;
- b) deling af passagerkapacitet mellem et luftfartsselskab/luftfartsselskaber, der er operativt godkendt i en medlemsstat, og et luftfartsselskab/luftfartsselskaber, der er operativt godkendt i en anden medlemsstat, i forbindelse med ruteflyvning mellem disse stater.

2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til den bestående uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, på hvilket lufthavnen er beliggende.

3. Anvendelsen af bestemmelserne i denne forordning på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil den ordning, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2. december 1987 fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, er blevet iværksat. Når dette sker, underretter Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer samme dag Rådet herom.

4. Lufthavne på de græske øer og på de atlantehavsøer, som udgør den autonome region Azorerne, fritages for gennemførelsen af denne forordning indtil den 30. juni 1993. Med mindre Rådet på forslag af Kommissionen træffer anden afgørelse, gælder denne fritagelse i en yderligere periode på fem år og kan herefter forlænges i endnu fem år.

Lufthavnen ved Porto fritages for gennemførelsen af denne forordning indtil den 31. december 1992. Undtagelsen ophæves, så snart Den Portugisiske Republik skønner, at denne lufthavns økonomiske forhold er blevet forbedret.

Med henblik herpå giver den meddelelse herom til Kommissionen. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om denne meddelelse.

#### Artikel 2

I denne forordning forstås ved:

a) luftfartsselskab: et lufttrafikforetagende med en gyldig operativt godkendelse i en medlemsstat til at drive ruteflyvning;

b) tredje frihedsrettighed: den ret, som et luftfartsselskab, der er operativt godkendt i en stat, har til på en anden stats område at afsætte passagerer, fragt og post, som er optaget i den stat, hvori det er operativt godkendt;

fjerde frihedsrettighed: den ret, som et luftfartsselskab, der er operativt godkendt i en stat, har til på en anden stats område at optage passagerer, fragt og post med henblik på at afsætte samme i den stat, hvori det er operativt godkendt;

femte frihedsrettighed: et luftfartsselskabs ret til at udføre lufttransport af passagerer, fragt og post mellem to andre stater end den, hvori det er operativt godkendt;

c) berørte stater: de medlemsstater, mellem hvilke der drives ruteflyvning;

d) registreringsstat: den medlemsstat, hvor den i litra a) nævnte operative godkendelse er udstedt;

e) EF-luftfartsselskab:

i) et luftfartsselskab, som har og fortsat vil have sin centrale administration og sit hovedsæde i Fællesskabet, og hvori aktiemajoriteten ejes og fortsat vil være ejet af medlemsstaterne og/eller af statsborgere i medlemsstaterne, og som faktisk kontrolleres og fortsat vil være kontrolleret af sådanne stater eller personer, eller

ii) et luftfartsselskab, som på tidspunktet for udstedelsen af denne forordning ikke er i overensstemmelse med den under nr. i) fastsatte definition, men som

1) enten har sin centrale administration og sit hovedsæde i Fællesskabet, og som i tolv måneder forud for udstedelsen af denne forordning har drevet rute eller ikke-planmæssig flyvning (charterflyvning) i Fællesskabet,

2) eller i tolv måneder forud for udstedelsen af denne forordning har drevet ruteflyvning mellem medlemsstaterne i henhold til tredje og fjerde frihedsrettighed.

De luftfartsselskaber, der opfylder kriterierne under nr. ii), er anført i bilag I;

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 237 af 26. 8. 1983, s. 19.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 226 af 3. 8. 1989, s. 14.

- f) ruteflyvning: en række flyvninger, der hver har samtlige følgende kendetegn:
- i) de passerer gennem luftrummet over mere end en medlemsstats område.
  - ii) de gennemføres med luftfartøjer til befordring af passagerer eller passagerer og fragt og/eller post mod vederlag, således at der for hver flyvning udbydes pladser til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer),
  - iii) de gennemføres mellem de samme to eller flere punkter:
    - 1) enten i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
    - 2) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger.
- g) flyvning: afgang fra en nærmere angivet lufthavn til en nærmere angivet bestemmelseslufthavn;
- h) udpegning af flere luftfartsselskaber på ruter mellem to lande: registreringsstatens udpegning af to eller flere af de luftfartsselskaber, som den har givet operativ godkendelse til at beflyve ruter mellem dens område og en anden medlemsstats område;
- i) udpegning af flere luftfartsselskaber på ruter mellem to byer: registreringsstatens udpegning af to eller flere af de luftfartsselskaber, som den har givet operativ godkendelse til at beflyve en rute mellem en lufthavn eller et lufthavnssystem på dens område og en lufthavn eller et lufthavnssystem på en anden medlemsstats område;
- j) regional lufthavn: enhver anden lufthavn end en lufthavn, der er optaget på listen i bilag II som en kategori 1-lufthavn;
- k) lufthavnssystem: to eller flere lufthavne, der er anført sammen, da de trafikmæssigt dækker samme by, som anført i bilag II;
- l) kapacitet: det antal sæder, der udbydes til publikum på en rute i et givet tidsrum;
- m) kapacitetsandel: den i overensstemmelse med artikel 11 beregnede procentandel, som en medlemsstat har af den samlede kapacitet på en bilateral forbindelse til en anden medlemsstat, bortset fra den kapacitet, der tilbydes på ruter med femte frihedsrettighed,
- n) forpligtelse til offentlig tjeneste: et luftfartsselskabs forpligtelse til på enhver rute, hvortil den er operativt godkendt af en medlemsstat, at træffe alle nødvendige foranstaltninger til at sikre driften i overensstemmelse med sådanne fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed og kapacitet, som selskabet ikke ville have påtaget sig, hvis det alene skulle tilgodese sin egen forretningsmæssige interesse.

#### Forholdet mellem registreringsstaterne og deres luftfartsselskaber

##### Artikel 3

1. Denne forordning berører ikke forholdet mellem en medlemsstat og luftfartsselskaber, som denne medlemsstat har udstedt operativ godkendelse til, for så vidt angår markedsadgang og kapacitetsdeling.
2. Med henblik på iværksættelse senest den 1. juli 1992 vedtager Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen om fælles bestemmelser og kriterier, der skal forelægges senest den 31. maj 1991, regler for udstedelse af operativ godkendelse til luftfartsselskaber og for ruteflyvningstilladelse.

#### Tredje og fjerde frihedsrettighed

##### Artikel 4

Med mindre andet gælder ifølge denne forordning, har EF-luftfartsselskaber tilladelse til at udøve tredje og fjerde frihedsrettighed i trafik mellem lufthavne eller lufthavnssystemer i en medlemsstat og lufthavne eller lufthavnssystemer i en anden medlemsstat, når disse lufthavne eller lufthavnssystemer er åbne for trafik mellem medlemsstaterne eller for international trafik.

#### Forholdet mellem en medlemsstat og andre medlemsstaters luftfartsselskaber

##### Artikel 5

1. Med mindre andet gælder ifølge artikel 6, skal en medlemsstat give luftfartsselskaber, der er operativt godkendt i en anden medlemsstat, tilladelse til

- at udøve tredje og fjerde frihedsrettighed som omhandlet i artikel 4;
- inden for Fællesskabet at anvende samme rutenummer for kombinerede ruter med tredje og fjerde frihedsrettighed,

når registreringsstaten har givet disse tilladelser.

2. Såfremt et luftfartsselskab i en medlemsstat i henhold til denne artikel er blevet godkendt til at beflyve en rute, kan den stat, hvor dette luftfartsselskab er registreret, ikke fremsætte indsigelse mod en ansøgning om at påbegynde ruteflyvning på samme rute, der indgives af et luftfartsselskab fra den anden berørte stat.

3. a) En medlemsstat kan efter konsultationer med andre berørte stater indføre en forpligtelse til offentlig tjeneste for så vidt angår luftfartsforbindelser til en

regional lufthavn inden for dens område på en rute, der anses for vital for den økonomiske udvikling i det område, hvor lufthavnen er beliggende, i det omfang det er nødvendigt for at sikre passende luftfartsforbindelser på ruten i overensstemmelse med fastsatte krav om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prisfastsættelse, som selskabet ikke ville have påtaget sig, hvis det alene skulle tilgodese sin egen forretningsmæssige interesse.

b) Om luftfartsforbindelserne på en rute er passende, vurderes på grundlag af

- i) offentlighedens interesse;
- ii) muligheden for at anvende andre transportformer og disses evne til at opfylde det pågældende transportbehov;
- iii) de billetpriser og vilkår, der kan tilbydes brugerne.

c) Uanset stk. 2 er en medlemsstat ikke forpligtet til at give mere end et luftfartsselskab tilladelse til at beflyve en rute med forpligtelse til offentlig tjeneste, forudsat at retten til at beflyve ruten udbydes ved offentligt udbud for en periode på indtil tre år til alle luftfartsselskaber med en operativ godkendelse udstedt i de berørte stater, og til alle EF-luftfartsselskaber, som i henhold til artikel 8 er berettiget til at udøve femte frihedsrettighed på ruten. Luftfartsselskabernes tilbud fremsendes til de øvrige berørte stater og til Kommissionen.

d) litra c) finder ikke anvendelse, dersom den anden berørte medlemsstat foreslår en tilfredsstillende alternativt måde at opfylde denne forpligtelse til offentlig tjeneste på.

e) stk. 3 finder ikke anvendelse på ruter med en kapacitet på mere end 30 000 sæder pr. år.

4. Uanset stk. 2 er en medlemsstat, som har givet et af de luftfartsselskaber, som det har godkendt operativt, tilladelse til at flyve med passagerer på en ny rute mellem regionale lufthavne med luftfartøjer med en kapacitet på højst 80 sæder, i en periode på to år ikke forpligtet til at godkende en gensidig rute, medmindre den beflyves med luftfartøjer med en kapacitet på højst 80 sæder, eller den indgår i en rute, der beflyves i henhold til artikel 7, hvortil der højst er 80 sæder til salg mellem de to pågældende regionale lufthavne på hver flyvning.

5. Kommissionen foretager på anmodning af en medlemsstat, som mener, at udviklingen af en rute begrænses i

urimelig grad af stk. 3 eller 4, eller på eget initiativ eller hvis der opstår uoverensstemmelse om gennemførelsen af stk. 3, en undersøgelse og træffer inden to måneder efter at have indledt denne og på grundlag af alle relevante faktorer afgørelse om, hvorvidt stk. 3 eller 4 fortsat bør finde anvendelse på den pågældende rute.

6. Kommissionen underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Medlemsstaterne kan henvise Kommissionens afgørelse til Rådet inden for en frist på en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned.

### Udpegning af flere luftfartsselskaber

#### Artikel 6

1. En medlemsstat accepterer en anden medlemsstats udpegning af flere luftfartsselskaber til at beflyve ruter mellem to lande.

2. Medlemsstaten accepterer ligeledes udpegning af flere luftfartsselskaber til at beflyve ruter mellem to byer:

- fra den 1. januar 1991 på ruter, hvor der i det foregående år blev befordret over 140 000 passagerer, eller hvor der foretages over 800 dobbeltflyvninger om året,
- fra den 1. januar 1992 på ruter, hvor der i det foregående år blev befordret over 100 000 passagerer, eller hvor der foretages over 600 dobbeltflyvninger om året.

### Kombination af punkter

#### Artikel 7

Ved ruteflyvning til eller fra to eller flere punkter i andre medlemsstater eller stater end registreringsstaten skal de berørte stater give et EF-luftfartsselskab tilladelse til at kombinere ruteflyvninger og anvende samme rutenummer. Trafikrettighederne mellem de kombinerede punkter kan udøves i overensstemmelse med artikel 8.

### Femte frihedsrettighed

#### Artikel 8

1. I henhold til denne artikel har EF-luftfartsselskaberne lov til at udøve femte frihedsrettighed mellem kombinerede punkter i to forskellige medlemsstater på følgende betingelser:

- a) trafikrettighederne udøves på en rute, der ifølge fartplanen enten er en forlængelse af en rute fra eller den første delstrækning af en rute til registreringsstaten
- b) luftfartsselskabet kan for ruten med femte frihedsrettighed højst anvende 50 % af sin sædekapa­citet pr. sæson på den rute med tredje og fjerde frihedsrettighed, som ruten med femte frihedsrettighed er en forlængelse eller den første delstrækning af.
2. a) Luftfartsselskabet kan på en rute med femte frihedsrettighed anvende et andet, men ikke større luftfartøj end det, selskabet anvender på den rute med tredje og fjerde frihedsrettighed, som ruten med femte frihedsrettighed er en forlængelse eller første delstrækning af.
- b) Når der er mere end en rute med femte frihedsrettighed, der beflyves som en forlængelse eller første delstrækning af en rute med tredje eller fjerde frihedsrettighed, udgør den i stk. 1, litra b), omhandlede kapacitet den samlede sædekapa­citet, der er til rådighed for befording af femte frihedsrettigheds­passagerer på disse ruter med femte frihedsrettighed.
3. Et luftfartsselskab, der beflyver en rute med femte frihedsrettighed i overensstemmelse med denne artikel, giver på anmodning de involverede medlemsstater alle relevante oplysninger om
- a) sædekapa­citeten pr. sæson på den rute med tredje og fjerde frihedsrettighed, som ruten med femte frihedsrettighed er en forlængelse eller første delstrækning af, og
- b) kapaciteten pr. sæson på hver enkelt rute for så vidt angår ruter med femte frihedsrettighed, som artikel 8, stk. 2, litra b), finder anvendelse på.
- a) den pågældende lufthavn eller det pågældende lufthavns­system skal have tilstrækkelige faciliteter til at betjene ruten;
- b) navigationshjælpemidlerne skal være tilstrækkelige til at betjene ruten.
2. Er betingelserne i stk. 1 opfyldt, kan en medlemsstat uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet fastsætte nærmere betingelser for, begrænse eller afslå udøvelsen af de pågældende trafikrettigheder. Før medlemsstaten træffer en sådan foranstaltning, underretter den Kommissionen, som den giver alle nødvendige oplysninger.
3. Med mindre andet gælder ifølge artikel 9 og med mindre den anden berørte medlemsstat/de andre berørte medlemsstater er indforstået hermed, kan en medlemsstat ikke give et luftfartsselskab tilladelse til
- a) at etablere en ny rute, eller
- b) øge trafikhyppigheden på en eksisterende rute
- mellem en bestemt lufthavn på dets område og en anden medlemsstat, så længe et luftfartsselskab, der er operativt godkendt af denne anden medlemsstat, ikke har fået tilladelse til på grundlag af stk. 1 og 2 at etablere en ny rute eller til at øge trafikhyppigheden på en eksisterende rute til den pågældende lufthavn, indtil Rådet har vedtaget en forordning om en adfærdskodeks for tildeling af ankomst- og afgangstids­punkter med udgangspunkt i det generelle princip om ikke-forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, og indtil en sådan forordning er trådt i kraft.
4. På anmodning af en medlemsstat undersøger Kom­missionen anvendelsen af stk. 2 og/eller stk. 3 i hvert enkelt tilfælde og træffer inden for en måned afgørelse om, hvorvidt medlemsstaten fortsat må anvende foranstaltningen.
5. Kommissionen underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Medlemsstaterne kan henvise Kom­missionens afgørelse til Rådet inden for en frist på en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned.

#### Betingelser for udøvelse af trafikrettigheder

##### Artikel 9

Denne forordning berører ikke en medlemsstats ret til uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet at fastlægge fordelingen af trafikken på de enkelte lufthavne inden for et lufthavnssystem.

##### Artikel 10

1. Uanset artikel 5, stk. 2, er udøvelsen af trafikrettigheder underkastet offentliggjorte fællesskabs-, nationale, regionale eller lokale bestemmelser om sikkerhed og miljøbeskyttelse, tildeling af afgang- og ankomststidspunkter og følgende betingelser:

#### Kapacitetsdeling

##### Artikel 11

1. Fra den 1. november 1990 skal en medlemsstat tillade en anden medlemsstat at øge dens kapacitetsandel med 7,5 procentpoint for en hvilken som helst sæson i forhold til situationen i den forudgående tilsvarende sæson, idet hver medlemsstat herved under alle omstændigheder kan kræve en kapacitetsandel på 60 %.
2. Med henblik på iværksættelse senest den 1. januar 1993 vedtager Rådet på grundlag af et forslag fra Kom­missionen

sionen, der skal forelægges inden den 31. december 1991, bestemmelser om ophævelse af restriktionerne vedrørende kapacitetsdeling mellem medlemsstaterne.

3. Begrænsninger vedrørende kapacitetsdeling finder ikke anvendelse på trafik mellem regionale lufthavne, uanset luftfartøjets kapacitet.

4. Ved anvendelsen af stk. 1 tages der ikke hensyn til ensidige kapacitetsnedsykninger. I sådanne tilfælde er beregningsgrundlaget for kapacitetsandelene den kapacitet, som det eller de luftfartsselskab(er) i en medlemsstat, der har nedsat kapaciteten, tilbød i de tilsvarende forudgående sæsoner.

#### Artikel 12

1. På anmodning af en medlemsstat, for hvilken bestemmelserne i artikel 11 har påført det (de) luftfartsselskab(er), som denne medlemsstat har operativt godkendt, alvorlig økonomisk skade, tager Kommissionen situationen op til fornyet vurdering og træffer på grundlag af alle relevante faktorer, herunder markedsforholdene, det (de) pågældende luftfartsselskab(ers) økonomiske situation og den reelle kapacitetsudnyttelse, afgørelse om, hvorvidt kapacitetsdelingen på ruterne til eller fra denne stat skal stabiliseres for et begrænset tidsrum.

2. Hvis en medlemsstats rutetrafik udsættes for væsentlig konkurrence fra ikke-planmæssig trafik (chartertrafik), hvorved dens luftfartsselskabers muligheder for at konkurrere effektivt på markedet skades urimeligt, kan denne medlemsstat anmode Kommissionen om, at den efter en undersøgelse af alle relevante faktorer, herunder markedsforholdene og den reelle kapacitetsudnyttelse, og efter at have konsulteret de øvrige berørte medlemsstater, inden to måneder efter modtagelsen af anmodningen træffer afgørelse om, hvorvidt de 7,5 procentpoint i artikel 11, stk. 1, skal nedsættes for så vidt angår den bilaterale forbindelse.

3. Kommissionen underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Medlemsstaterne kan forelægge Kommissionens afgørelse for Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en måned.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. juli 1990.

### Almindelige bestemmelser

#### Artikel 13

1. Denne forordning hindrer ikke medlemsstaterne i at indgå indbyrdes arrangementer, der er mere fleksible end bestemmelserne i artikel 6, 8 og 11, eller i at lade sådanne arrangementer forblive i kraft.

2. Denne forordnings bestemmelser må ikke anvendes til at indføre begrænsninger i eksisterende arrangementer vedrørende markedsadgang og kapacitet.

#### Artikel 14

1. Kommissionen offentliggør hvert andet år og første gang senest den 31. maj 1992 en rapport om gennemførelsen af denne forordning.

2. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om gennemførelsen af denne forordning, navnlig med hensyn til tilvejebringelsen af oplysninger til den i stk. 1 omhandlede rapport.

3. Fortrolige oplysninger, der modtages i medfør af denne forordning, er omfattet af tjenstlig tavshedspligt.

#### Artikel 15

Rådet træffer afgørelse om en revision af denne forordning senest den 30. juni 1992 på grundlag af et forslag fra Kommissionen, der forelægges senest den 31. maj 1991.

#### Artikel 16

Beslutning 87/602/EØF og direktiv 83/416/EØF ophæves.

#### Artikel 17

Denne forordning træder i kraft den 1. november 1990.

På Rådets vegne

C. MANNINO

Formand

---

**BILAG I****Luftfartsselskaber omhandlet i artikel 2, litra e), nr. ii)**

Følgende luftfartsselskaber opfylder de i artikel 2, litra e), nr. ii), omhandlede kriterier, så længe de er anerkendt som nationale luftfartsselskaber af den medlemsstat, der anerkender dem som sådanne på tidspunktet for udstedelsen af denne forordning:

- Scandinavian Airlines System
- Britannia Airways
- Monarch Airlines.

---

**BILAG II****Liste over kategori 1-lufthavne**

BELGIEN:	Bruxelles-Zaventem
DANMARK:	København-Kastrup/Roskilde
TYSKLAND:	Frankfurt-Rhein-Main, Düsseldorf-Lohausen, München-Riem
SPANIEN:	Palma-Mallorca, Madrid-Barajas, Malaga, Las Palmas
GRÆKENLAND:	Athen-Hellinikon, Saloniki-Micra
FRANKRIG:	Paris-Charle de Gaulle/Orly
IRLAND:	Dublin
ITALIEN:	Roma-Fiumicino/Ciampino, Milano-Linate/Malpensa
NEDERLANDENE:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL:	Lissabon, Faro
DET FORENEDE KONGERIGE:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton

---