31990R2343

A TANÁCS 2343/90/EGK RENDELETE

(1990. július 24.)

a légifuvarozók Közösségen belüli menetrendszerű légijáratok útvonalaihoz történő hozzáféréséről és a tagállamok közötti menetrendszerű járatokon az utaskapacitás légifuvarozók közötti megosztásáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára [1],

tekintettel az Európai Parlament véleményére [2],

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [3],

mivel intézkedéseket kell hozni a belső piac fokozatos létrehozására az 1992. december 31-vel záruló időszak során a Szerződés 8a cikkének megfelelően; mivel a belső piac egy olyan, belső határok nélküli térség, amelyben az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása biztosított;

mivel a 87/602/EGK határozattal [4] megtörtént az első lépés az utaskapacitás megosztásának és a piacra történő bejutásnak a liberalizációja felé, amely szükséges a légi közlekedés belső piacának létrehozásához; mivel a Tanács egyetértett azzal, hogy további liberalizációs intézkedéseket kell elfogadni a hároméves kezdeti periódus végén;

mivel legkésőbb 1992. július 1-jéig szükséges a lajstromozó államok és a területükön működési engedéllyel rendelkező légifuvarozók közötti viszonyt szabályozó alapelveknek a közös előírások és feltételek alapján történő végrehajtása;

mivel egy, a Gibraltári repülőtér használatára vonatkozó együttműködést erősítő rendszerről állapodott meg 1987. december 2-án Londonban a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság a két ország külügyminisztere által tett közös nyilatkozatban, és mivel e rendszert még nem alkalmazzák;

mivel a görög szigetek és az Azori-szigetek autonóm régióját alkotó atlanti-óceáni szigetek légiközlekedési rendszerének fejlettsége jelenleg nem kielégítő, ezért az e szigeteken lévő repülőtereket ideiglenesen mentesíteni kell e rendelet alkalmazása alól;

mivel a portói repülőtéren továbbra is folynak a bővítési munkálatok, hogy képes legyen megbirkózni a menetrendszerű járatok számának növekedésével; mivel ebből következően ezt a repülőteret átmenetileg fel kell menteni e rendelet alkalmazása alól az infrastruktúra bővítésének befejezéséig;

mivel korlátozott körülmények között különös rendelkezések meghozatalára van szükség a regionális repülőterek közötti új útvonalak légijárataira és egyes regionális repülőterek működtetéséhez szükséges közszolgáltatási kötelezettségek biztosítására vonatkozóan;

mivel a piachoz történő szélesebb hozzáférés serkenti a Közösség légiközlekedési ágazatának fejlődését és a szolgáltatások színvonalának javulását eredményezi a szolgáltatásokat igénybe vevők részére; mivel emiatt liberálisabb rendelkezéseket kell bevezetni a többes kijelölés, a harmadik, a negyedik és az ötödik szabadságjog tekintetében;

mivel, figyelembe véve a repülőterek infrastruktúrájával, navigációs eszközeivel és a résidők rendelkezésre állásával kapcsolatos problémákat, szükség van a forgalmi jogok használatának bizonyos korlátozására;

mivel a szabadságjogok gyakorlásának összhangban kell lennie a biztonságra, a környezetvédelemre, a résidők kiosztására és a repülőterekhez való hozzáférésre vonatkozó szabályokkal, és azt az állampolgárságra való tekintet nélküli hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell kezelni;

mivel az utaskapacitás megosztására vonatkozó kétoldalú rendelkezések nem egyeztethetők össze a légiközlekedési ágazatban 1993-ig létrehozandó belső piac alapelveivel; mivel emiatt a kétoldalú korlátozásokat fokozatosan meg kell szüntetni;

mivel különösen fontos a régiók közötti járatok fejlesztésének ösztönzése a közösségi hálózat fejlesztése és az egyes forgalmas repülőtereken előforduló torlódások problémájának megoldása érdekében; mivel ezért liberálisabb szabályokra van szükség e járatok kapacitásmegosztásának tekintetében;

mivel, figyelembe véve egyes tagállamokban a nem menetrendszerű forgalom viszonylagos fontosságát a menetrendszerű forgalomhoz képest, intézkedésekre van szükség a nem menetrendszerű forgalmat fogadó tagállam fuvarozóira gyakorolt hatás enyhítésére; mivel a meghozandó intézkedéseknek nem lehet célja a nem menetrendszerű forgalom korlátozása vagy szabályozása;

([1]) HL C 258., 1989.10.11., 6. o. és HL C 164., 1990.7.5., 11. o.
([2]) HL C 96., 1990.4.17., 65. o.
([3]) HL C 112., 1990.5.7., 17. o.
([4]) HL L 374., 1987.12.31., 19. o.

mivel, figyelembe véve a piaci versenyhelyzetet, gondoskodni kell a légifuvarozókra háruló indokolatlan gazdasági hatások kiküszöböléséről;

mivel e rendelet a legutóbb a 89/463/EGK irányelvvel [1] módosított 83/416/EGK irányelv [2] és a 87/602/EGK határozat helyébe lép; mivel emiatt a fenti irányelvet és határozatot hatályon kívül kell helyezni;

mivel kívánatos, hogy a Tanács 1992. június 30-ig további liberalizációs intézkedéseket fogadjon el a piacra jutásra és a kapacitásmegosztásra vonatkozó kabotázs terén,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

Hatály és fogalommeghatározások

1. cikk

(1) E rendelet tárgya:

a) a Közösség légifuvarozóinak piacra jutása;

b) az utaskapacitás megosztása az egyik tagállamban lajstromozott légifuvarozó(k) és egy másik tagállamban lajstromozott légifuvarozó(k) között az ezen államok közötti menetrendszerű légijáratok esetében.

(2) Ezt a rendeletet a Gibraltári repülőtérre a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság jogi álláspontjának sérelme nélkül kell alkalmazni, tekintettel a repülőteret tartalmazó terület feletti fennhatóságra vonatkozó vitájukra.

(3) E rendelet alkalmazását a Gibraltári repülőtérre mindaddig fel kell függeszteni, amíg a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság külügyminiszterei által 1987. december 2-án tett közös nyilatkozatban létrehozott rendszer nem működik. Spanyolország kormánya és az Egyesült Királyság kormánya tájékoztatja a Tanácsot ennek időpontjáról.

(4) A görög szigeteken és az Azori-szigetek autonóm régióját képező atlanti-óceáni szigeteken található repülőterek 1993. június 30-ig mentesek e rendelet alkalmazása alól. Amennyiben a Tanács erről másképp nem határoz, a Bizottság javaslatára a mentesség ötéves időszakkal kiegészíthető, majd újabb ötéves időszakkal meghosszabbítható.

A portói repülőtér 1992. december 31-ig mentes e rendelet alkalmazása alól. Ez az eltérés akkor szűnik meg, amikor a Portugál Köztársaság megítélése szerint a repülőtér gazdasági helyzete javult.

Erről a Portugál Köztársaság értesíti a Bizottságot. A Bizottság tájékoztatja erről a többi tagállamot.

2. cikk

E rendelet alkalmazásában:

a) „légifuvarozó”: menetrendszerű légijáratok üzemeltetéséhez tagállamtól kapott érvényes működési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozás;

b) „harmadik szabadságjog”: az adott államban engedéllyel rendelkező légifuvarozó azon joga, hogy egy másik állam területén leteheti az engedélyét kiállító államban felvett utasokat, árut és postai küldeményeket;

„negyedik szabadságjog”: az adott államban engedéllyel rendelkező légifuvarozó azon joga, hogy egy másik állam területén felvett utasokat, árut és postai küldeményeket letehet abban az adott államban, amelyben az engedélyét kiállították;

„ötödik szabadságjog”: a légifuvarozó azon joga, hogy légi úton szállíthat utasokat, árut és postai küldeményeket két olyan állam között, amelyek egyike sem az az állam, amelyben az engedélyét kiállították;

c) „érintett államok”: azok a tagállamok, amelyek között a menetrendszerű légijáratot üzemeltetik;

d) „lajstromozó állam”: az a tagállam, amelyben az a) pontban említett engedélyt kiadták;

e) „közösségi légifuvarozó”:

i. az a légifuvarozó, amelynek központi ügyviteli szerve és fő telephelye állandó jelleggel a Közösségen belül található, részvényeinek többségét folyamatosan a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárai birtokolják, és amelyet folyamatosan és ténylegesen az ilyen tagállamok vagy személyek irányítanak; vagy

ii. az a légifuvarozó, amely e rendelet elfogadásának időpontjában nem felel meg ugyan az i. alpontban szereplő meghatározásnak, de:

1) vagy központi ügyviteli szerve és fő telephelye a Közösségen belül található, és menetrendszerű vagy nem menetrendszerű légijáratokat üzemeltetett a Közösségben az e rendelet elfogadását megelőző 12 hónapban;

2) vagy menetrendszerű légijáratokat üzemeltetett a tagállamok között a harmadik és negyedik szabadságjog alapján az e rendelet elfogadását megelőző 12 hónapban.

Azon légifuvarozók felsorolását, amelyek megfelelnek a ii. alpontban szereplő feltételeknek, az I. melléklet tartalmazza;

[1] HL L 226., 1989.8.3., 14. o.
[2] HL L 237., 1983.8.26., 19. o.

f) „menetrendszerű légijárat”: azok a repüléssorozatok, amelyek az alábbi jellemzők összességével rendelkeznek:

i. keresztülhalad egynél több tagállam területe feletti légtéren;

ii. utasok vagy utasok, áruk és/vagy postai küldemények légi járművel történő visszterhes szállítása, oly módon, hogy az egyes repülések alkalmával a férőhelyeket bárki megvásárolhatja (közvetlenül a légifuvarozótól vagy meghatalmazott ügynökeitől);

iii. úgy üzemeltetik, hogy az ugyanazon két vagy több pont közötti forgalmat bonyolítja:

1) vagy közzétett menetrend szerint;

2) vagy olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatsort alkotnak;

g) „repülés”: egy meghatározott repülőtérről történő indulás egy meghatározott célrepülőtér felé;

h) „országpár alapú többes kijelölés”: a lajstromozó állam által az általa működési engedéllyel ellátott két vagy több légifuvarozó kijelölése menetrendszerű légijáratok üzemeltetésére saját területe és egy másik tagállam területe között;

i) „várospár alapú többes kijelölés”: a lajstromozó állam által az általa működési engedéllyel ellátott két vagy több légifuvarozó kijelölése menetrendszerű légijáratok üzemeltetésére a saját területén lévő repülőtér vagy repülőtérrendszer és egy másik tagállam területén lévő repülőtér vagy repülőtérrendszer között;

j) „regionális repülőtér”: minden olyan repülőtér, amely nem szerepel a II. mellékletben 1. kategóriába tartozóként felsorolt repülőterek között;

k) „repülőtérrendszer”: olyan két vagy több repülőtérből álló repülőtércsoport, amely a 2. mellékletben jelzettek szerint ugyanazt a várost szolgálja ki;

l) „kapacitás”: menetrendszerű légijáraton egy meghatározott időszakon belül az utazóközönség számára felkínált helyek száma;

m) „kapacitásmegosztás”: egy adott tagállamnak egy másik tagállammal meglévő kétoldalú kapcsolata keretében a 11. cikknek megfelelően kiszámított teljes kapacitás százalékban kifejezett részesedése, kivéve az ötödik szabadságjogú járatok által kínált kapacitást;

n) „közszolgáltatási kötelezettség”: a légifuvarozó kötelezettsége egy tagállamtól kapott engedély alapján üzemeltetett valamennyi útvonalhoz kapcsolódóan mindazon intézkedések meghozatalára, amelyek olyan színvonalú szolgáltatás biztosításához szükségesek, amelyek megfelelnek a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, mely normáknak a légifuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felelne meg.

A lajstromozó államok és a légifuvarozóik közötti kapcsolat

3. cikk

(1) E rendelet nem érinti a tagállam és az általa működési engedéllyel ellátott légifuvarozók közötti kapcsolatot a piacra jutás és a kapacitásmegosztás tekintetében.

(2) A Tanács, a Bizottság közös előírásokra és feltételekre vonatkozó, legkésőbb 1991. május 31-ig benyújtandó javaslata alapján, a legkésőbb 1992. július 1-jéig történő végrehajtásuk érdekében elfogadja a légifuvarozók engedélyezésére és az útvonalak üzemeltetési engedélyére vonatkozó rendelkezéseket.

Harmadik és negyedik szabadságjog

4. cikk

E rendeletre is figyelemmel, a Közösség légifuvarozói számára engedélyezni kell, hogy harmadik és negyedik szabadságjogú légijáratokat üzemeltessenek egy tagállam repülőtere vagy repülőtérrendszere és egy másik tagállam repülőtere vagy repülőtérrendszere között, amennyiben ezek a repülőterek vagy repülőtérrendszerek nyitottak a tagállamok közötti forgalom vagy a nemzetközi járatok számára.

Egy tagállam és egy másik tagállam légifuvarozója közötti kapcsolat

5. cikk

(1) A 6. cikkre is fegyelemmel, egy adott tagállamnak engedélyeznie kell egy másik tagállamban működési engedéllyel ellátott, a saját lajstromozó állama által engedélyezett légifuvarozónak, hogy

– a 4. cikknek megfelelően gyakorolja a harmadik és negyedik szabadságjogot,

– a Közösségen belül ugyanazt a járatszámot használja a kombinált harmadik és negyedik szabadságjogú járatokra.

(2) Amennyiben egy tagállam légifuvarozójának engedélyezték menetrendszerű légijárat üzemeltetését e cikknek megfelelően, úgy ennek a légifuvarozónak a lajstromozó állama nem emelhet kifogást egy másik érintett állam légifuvarozója által ugyanazon az útvonalon menetrendszerű légijárat indítására tett kérelme ellen.

(3) a) Egy tagállam, a többi érintett állammal folytatott konzultációkat követően, közszolgáltatási kötelezettségeket róhat a területén lévő regionális repülőtérre közlekedő

légijáratokra egy olyan útvonal tekintetében, amely létfontosságú azon régió gazdasági fejlődéséhez, amelyben a repülőtér található, az adott útvonal esetében szükséges mértékben a folyamatosság, a rendszeresség, a kapacitás és az árképzés rögzített normáinak eleget tevő légijárat megfelelő üzemeltetésének biztosításához, mely normáknak a fuvarozók kizárólag üzleti érdekeikre figyelemmel nem felelnének meg.

b) A légiközlekedési szolgáltatások megfelelőségének vizsgálatakor tekintetbe kell venni:

i. a közérdeket;

ii. annak lehetőségét, hogy van-e a közlekedésnek más igénybe vehető formája, és a közlekedés ilyen formájának azon képességét, hogy megfelel-e a kérdéses közlekedési szükségleteknek;

iii. a szolgáltatást igénybe vevők számára ajánlható légi viteldíjakat és feltételeket.

c) A (2) bekezdés ellenére egy tagállam nem köteles egynél több fuvarozó számára engedélyezni egy közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonal ellátását, feltéve hogy a járat működtetésének jogát pályázati eljárás alapján adták meg legfeljebb hároméves időszakra az érintett állam által kiadott működési engedéllyel rendelkező összes légifuvarozó számára, és bármely olyan közösségi légifuvarozó számára, amely a 8. cikknek megfelelően jogosult az adott útvonalon ötödik szabadságjogot gyakorolni. A légifuvarozók ajánlatairól tájékoztatni kell a többi érintett államot és a Bizottságot.

d) A c) pont nem alkalmazható azokban az esetekben, amikor a másik érintett tagállam ugyanazon közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének más kielégítő módjára tesz javaslatot.

e) E bekezdés nem alkalmazható azokra az útvonalakra, amelyek éves kapacitása 30 000 ülőhelynél több.

(4) A (2) bekezdés ellenére egy tagállam, amely az általa lajstromozott légifuvarozók egyike számára engedélyezte utasszállító járat működtetését egy regionális repülőterek közötti új útvonalon, legfeljebb 80 ülőhelyes repülőgéppel, két évig nem köteles egy reciprok légijáratot engedélyezni, kivéve ha az legfeljebb 80 ülőhelyes repülőgéppel működik, vagy részét képezi egy olyan járatnak, amely a 7. cikkben megállapított feltételek szerint működik, és amelyben legfeljebb 80 megvásárolható ülőhely van a két szóban forgó regionális repülőtér közötti egyes járatokon.

(5) Bármely tagállam kérésére, amely úgy találja, hogy egy útvonal fejlesztését indokolatlanul korlátozzák a (3) vagy (4) bekezdés feltételei, vagy saját kezdeményezésére, vagy ahol nézeteltérés merül fel a (3) bekezdés alkalmazását illetően, a Bizottság vizsgálatot végez, és az összes vonatkozó tényező alapján a vizsgálat megkezdésétől számított két hónapon belül dönt arról, hogy a (3) vagy (4) bekezdést továbbra is alkalmazni kell-e a szóban forgó útvonalra.

(6) A Bizottság tájékoztatja döntéséről a Tanácsot és a tagállamokat. Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács minősített többségi szavazással egy hónapon belül az előzőtől eltérő döntést hozhat.

Többes kijelölés

6. cikk

(1) Egy tagállam elfogad egy másik tagállam által elvégzett országpár alapú többes kijelölést.

(2) A tagállam elfogadja a várospár alapú többes kijelölést is:

– 1991. január 1-jétől olyan útvonalakon, amelyeken az előző évben több mint 140 000 utast szállítottak, vagy amelyeken évente több mint 800 menettérti járat működik,

– 1992. január 1-jétől olyan útvonalakon, amelyeken az előző évben több mint 100 000 utast szállítottak, vagy amelyeken évente több mint 600 menettérti járat működik.

A pontok kombinációja

7. cikk

A két vagy több pontba irányuló vagy pontból érkező, másik tagállamban vagy olyan államban üzemeltetett menetrendszerű légijáratok esetén, amelyek egyike sem a lajstromozó állam, az érintett államoknak engedélyezniük kell a közösségi légifuvarozónak a menetrendszerű légijáratok kombinációját és ugyanannak a járatszámnak a használatát. A kombinált pontok között a szabadságjogok a 8. cikknek megfelelően gyakorolhatók.

Ötödik szabadságjog

8. cikk

(1) A Közösség légifuvarozóinak e cikknek megfelelően engedélyezni kell az ötödik szabadságjog gyakorlását két tagállam kombinált pontjai között az alábbi feltételekkel:

a) a szabadságjogokat olyan járaton gyakorolják, amely menetrend szerint a lajstromozó államból induló járat kiterjesztése, vagy az abba irányuló járat első szakaszát képezi;

b) a légifuvarozó nem használhatja az ötödik szabadságjogú járatához az azonos harmadik és negyedik szabadságjogú járaton rendelkezésre álló idény jellegű ülőhely-kapacitásának több mint 50 %-át, amely járatoknak az ötödik szabadságjogú járat a kiterjesztését vagy az első szakaszát képezi.

(2) a) A légifuvarozó használhat az ötödik szabadságjogú járathoz a harmadik és negyedik szabadságjogú járathoz használttól különböző, de annál nem nagyobb repülőgépet, ha az ötödik szabadságjogú járat azok kiterjesztése vagy első szakasza.

b) Ha egynél több ötödik szabadságjogú járat működik egy harmadik vagy negyedik szabadságjogú járat kiterjesztéseként vagy első szakaszaként, úgy a kapacitásra vonatkozó (1) bekezdés b) pontjában szereplő rendelkezés az adott ötödik szabadságjogú járatokon az ötödik szabadságjog alapján történő utasszállításhoz rendelkezésre álló összes ülőhelyet jelenti.

(3) E cikknek megfelelően ötödik szabadságjogú járatot működtető légifuvarozónak kérésre át kell adnia az érintett tagállamoknak minden vonatkozó információt:

a) a harmadik és negyedik szabadságjogú járat idény jellegű ülőhely-kapacitásáról, amelyeknek az ötödik szabadságjogú járat a kiterjesztésük vagy az első szakaszuk; és

b) az egyes járatokon használt idény jellegű kapacitásról, az olyan ötödik szabadságjogú járatok esetében, amelyekre a 8. cikk (2) bekezdésének b) pontját kell alkalmazni.

A szabadságjogok gyakorlásának feltételei

9. cikk

E rendelet nem érinti egy tagállam azon jogát, hogy állampolgárságra való tekintettel hátrányos megkülönböztetéstől mentesen ossza el a forgalmat az adott repülőtérrendszeren belül található repülőterek között.

10. cikk

(1) Az 5. cikk (2) bekezdése ellenére, a szabadságjogok gyakorlása a biztonságra, a környezetvédelemre és a résidők kiosztására vonatkozó közzétett közösségi, nemzeti, regionális vagy helyi szabályoktól, valamint a következő feltételektől függ:

a) az érintett repülőtérnek vagy repülőtérrendszernek rendelkeznie kell a megfelelő létesítményekkel a járat fogadásához;

b) a navigációs eszközöknek megfelelőnek kell lenniük a járat fogadásához.

(2) Amennyiben az (1) bekezdés feltételei nem teljesülnek, az adott tagállam állampolgárságra való tekintettel hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételekhez kötheti, korlátozhatja vagy megtagadhatja a szabadságjogok gyakorlását. Az ilyen intézkedést megelőzően a tagállam tájékoztatja a Bizottságot, és ellátja az összes szükséges információval.

(3) A 9. cikk sérelme nélkül és a másik érintett tagállam vagy az érintett tagállamok megállapodásainak kivételével egy tagállam nem engedélyezheti egy légifuvarozónak:

a) új járat indítását; vagy

b) egy meglévő járat sűrűségének növelését

egy, a területén lévő meghatározott repülőtér és egy másik tagállam között mindaddig, amíg a másik tagállam által működési engedéllyel ellátott légifuvarozónak nem engedélyezik az (1) és (2) bekezdés alapján új járat indítását vagy egy meglévő járat sűrűségének növelését a kérdéses repülőtérre, addig, amíg a Tanács nem fogadja el és hatályba nem lép az állampolgárságra való tekintettel hátrányos megkülönböztetéstől mentesség általános alapelve alapján a résidők kiosztásának eljárási szabályzatára vonatkozó rendelet.

(4) Bármely tagállam kérésére a Bizottság megvizsgálja a (2) és/vagy (3) bekezdés alkalmazását egy adott esetben, és egy hónapon belül dönt arról, hogy a tagállam továbbra is alkalmazhatja-e az intézkedést.

(5) A Bizottság tájékoztatja döntéséről a Tanácsot és a tagállamokat. Bármely tagállam egy hónapos határidőn belül a Tanácshoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács minősített többségi szavazással egy hónapon belül az előzőtől eltérő döntést hozhat.

A kapacitás megosztása

11. cikk

(1) 1990. november 1-jétől egy tagállam engedélyezheti egy másik tagállamnak, hogy bármely idényben 7,5 %-kal növelje kapacitásának megosztását az azt megelőző megfelelő idényhez képest, megállapodva abban, hogy minden egyes tagállam minden esetben igényt tarthat a kapacitás 60 %-os megosztására.

(2) A Tanács, a Bizottság által legkésőbb 1991. december 31-ig benyújtott javaslat alapján a legkésőbb 1993. január

1-jéig történő végrehajtásuk érdekében elfogadja a tagállamok közötti kapacitásmegosztás korlátozásait eltörlő rendelkezéseket.

(3) A kapacitás megosztásának korlátozásai nem vonatkoznak a regionális repülőterek közötti járatokra, bármilyen legyen is a repülőgépek kapacitása.

(4) Az (1) bekezdés alkalmazásánál nem kell figyelembe venni a kapacitás egyoldalú csökkentését. Ilyen esetekben a kapacitásmegosztás kiszámításának alapja az előző megfelelő időszakban a kapacitását (vagy kapacitásukat) csökkentő tagállam (vagy tagállamok) légifuvarozója (vagy légifuvarozói) által felkínált kapacitás.

12. cikk

(1) Bármely tagállam kérésére, amelyben a 11. cikk alkalmazása komoly pénzügyi kárt okozott az általa működési engedéllyel ellátott légifuvarozó(k)nak, a Bizottság megvizsgálja a helyzetet, és az összes vonatkozó tényező alapján, beleértve a piaci helyzetet, az érintett légifuvarozó(k) pénzügyi helyzetét és az elért kapacitáskihasználást, dönt arról, hogy egy korlátozott időszakra rögzíteni kell-e az adott államba irányuló vagy abból kiinduló útvonalakra vonatkozó kapacitás megosztását.

(2) Azon tagállam kérésére, amelynek menetrendszerű légijáratait bizonyos nem menetrendszerű járatok jelentős versenynek teszik ki, és olyan a helyzet, hogy az adott tagállam fuvarozóinak lehetőségei az e piacon folyó versenyben való hatékony részvételre indokolatlanul sérültek, a Bizottság az összes vonatkozó tényező megvizsgálását követően, beleértve a piaci helyzetet és az elért kapacitáskihasználást, valamint a többi érintett tagállammal folytatott konzultációt követően, a kérelem kézhezvételétől számított két hónapon belül dönt arról, hogy a 11. cikk (1) bekezdésében szereplő 7,5 %-ot csökkenteni kell-e az adott kétoldalú kapcsolat számára.

(3) A Bizottság tájékoztatja döntéséről a Tanácsot és a tagállamokat. Bármely tagállam egy hónapos határidőn belül a Tanácshoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács minősített többségi szavazással egy hónapon belül az előzőtől eltérő döntést hozhat.

Általános rendelkezések

13. cikk

(1) E rendelet nem akadályozhatja a tagállamokat abban, hogy egymás között olyan megállapodásokat kössenek vagy tartsanak hatályban, amelyek rugalmasabbak a 6., 8. és 11. cikk rendelkezéseinél.

(2) E rendelet rendelkezései nem használhatók fel a piacra jutásra vagy a kapacitásra vonatkozó meglévő intézkedések szigorítására.

14. cikk

(1) A Bizottság először 1992. május 31-ig, majd ezt követően minden második évben jelentést tesz közzé e rendelet alkalmazásáról.

(2) A tagállamok és a Bizottság együttműködnek e rendelet végrehajtásában, különösképpen az (1) bekezdésben szereplő jelentés elkészítéséhez szükséges információk összegyűjtésében.

(3) Az e rendelet alkalmazása során szerzett bizalmas információkat a szakmai titoktartás szabályai szerint kell kezelni.

15. cikk

A Tanács legkésőbb 1992. június 30-ig határoz e rendelet módosításáról a Bizottság 1991. május 31-ig benyújtandó javaslata alapján.

16. cikk

A 87/602/EGK határozat és a 83/416/EGK irányelv hatályát veszti.

17. cikk

Ez a rendelet 1990. november 1-jén lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 1990. július 24-én.

a Tanács részéről

az elnök

C. MANNINO

I. MELLÉKLET

A 2. cikk e) pontjának ii. alpontjában említett légifuvarozók

Az alábbi légifuvarozók mindaddig megfelelnek a 2. cikk e) pontjának ii. alpontjában szereplő feltételeknek, amíg nemzeti fuvarozónak tekinti azokat az a tagállam, amely annak tekintette azokat e rendelet elfogadásának az időpontjában:

– *Scandinavian Airlines System,*

– *Britannia Airways,*

– *Monarch Airlines.*

II. MELLÉKLET

Az 1-es kategóriába tartozó repülőterek listája

BELGIUM:	*Brüsszel – Zaventem*
DÁNIA:	*Koppenhága – Kastrup/Roskilde*
NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG:	*Frankfurt – Rajna – Majna,* *Düsseldorf – Lohausen,* *München – Riem*
SPANYOLORSZÁG:	*Palma – Mallorca,* *Madrid – Barajas,* *Malaga,* *Las Palmas*
GÖRÖGORSZÁG:	*Athén – Hellinikon,* *Thesszaloniki – Micra*
FRANCIAORSZÁG:	*Párizs – Charles De Gaulle/Orly*
ÍRORSZÁG:	*Dublin*
OLASZORSZÁG:	*Róma – Fiumicino/Ciampino,* *Milánó – Linate/Malpensa*
HOLLANDIA:	*Amszterdam – Schiphol*
PORTUGÁLIA:	*Lisszabon,* *Faro*
EGYESÜLT KIRÁLYSÁG:	*London – Heathrow/Gatwick/Stansted,* *Luton*