31990R2343

PADOMES REGULA (EEK) Nr. 2343/90

(1990. gada 24. jūlijs)

par gaisa pārvadātāju piekļuvi regulāriem Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem un par dalībvalstu savstarpējās regulārās gaisa satiksmes pasažieru apjoma sadali starp gaisa pārvadātājiem

EIROPAS KOPIENU PADOME,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 84. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ([1]),

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu ([2]),

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([3]),

tā kā ir jānoteic pasākumi, kuru mērķis būtu līdz 1992. gada 31. decembrim pakāpeniski izveidot iekšējo tirgu, kā tas paredzēts Līguma 8.a pantā; tā kā iekšējais tirgus aptver teritoriju bez iekšējām robežām, kurā nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprite;

tā kā ar Lēmumu 87/602/EEK ([4]) veikts pirmais solis liberalizācijas virzienā attiecībā uz pasažiervietu sadalījumu un tirgus pieejamību, bez kā nevar izveidot gaisa satiksmes iekšējo tirgu; tā kā Padome piekritusi veikt turpmākus liberalizācijas pasākumus, beidzoties sākotnējam trīs gadu laikposmam;

tā kā jāievieš principi, kas reglamentē attiecības starp reģistrācijas valstīm un gaisa pārvadātājiem, kas līdz 1992. gada 1. jūlijam licencēti to teritorijā, pamatojoties uz kopējām specifikācijām un kritērijiem;

tā kā 1987. gada 2. decembrī Londonā Spānijas Karaliste un Apvienotā Karaliste abu valstu ārlietu ministru kopīgā deklarācijā vienojās par lielāku sadarbību, izmantojot Gibraltāra lidostu un šis nolīgums vēl nav stājies spēkā;

tā kā gaisa satiksmes sistēmas attīstība Grieķijas salās un Atlantijas okeāna salās, kas aptver Azoru salu autonomo apgabalu, pašlaik ir nepietiekama un šā iemesla dēļ lidostām, kuras atrodas šajās salās, pagaidām nevajadzētu piemērot šo regulu;

tā kā Porto lidostas infrastruktūru vēl turpina pilnveidot, lai tā varētu apkalpot pieaugošos regulāros pārvadājumus; tā kā tādēļ šai lidostai pagaidām nevajadzētu piemērot šo regulu, kamēr nav pabeigta infrastruktūras pilnveidošana;

tā kā šādos ierobežotos apstākļos īpaši jānodrošina gaisa pārvadājumi jaunos maršrutos starp vietējām lidostām un saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus, kuri vajadzīgi pārvadājumu nodrošināšanai uz dažām vietējām lidostām;

tā kā tirgus brīvāka pieejamība veicinās gaisa pārvadājumu nozares attīstību Kopienā un uzlabos lietotājiem sniegto pakalpojumu kvalitāti; tā kā tālab ir jāievieš liberālāki noteikumi par vairāku gaisa pārvadātāju norīkošanu, kā arī par trešās, ceturtās un piektās brīvības satiksmes tiesībām;

tā kā, ņemot vērā problēmas saistībā ar lidostu infrastruktūru, aeronavigācijas līdzekļiem un laika nišu pieejamību, jāparedz daži satiksmes tiesību izmantošanas ierobežojumi;

tā kā satiksmes tiesību izmantošana nedrīkst būt pretrunā noteikumiem par drošību, vides aizsardzību un laika nišu sadalījumu, kā arī lidostu pieejamības nosacījumiem un tā nav savienojama ar diskrimināciju valstiskās piederības dēļ;

tā kā divpusēji noteikumi par pārvadājumu jaudu sadalījumu ir nesaderīgi ar iekšējā tirgus principiem, kas gaisa satiksmes jomā būtu jāizstrādā līdz 1993. gadam; tā kā tālab pakāpeniski jāsamazina divpusējie ierobežojumi;

tā kā īpaši jāveicina vietējo gaisa pārvadājumu attīstība, izveidojot Kopienas tīklu un risinot pārliekās noslogotības problēmas dažās lielākajās lidostās; tā kā tādēļ būtu jāievieš liberālāki noteikumi par jaudu sadali šajos pārvadājumos;

tā kā, ņemot vērā neregulārās satiksmes samērā lielo nozīmi dažās dalībvalstīs, salīdzinot ar regulāro satiksmi, jāparedz pasākumi tās ietekmes mazināšanai uz gaisa pārvadātāju izredzēm dalībvalstīs, ar kurām notiek šī satiksme; tā kā veicamo pasākumu mērķis nav ierobežot vai reglamentēt neregulāro gaisa satiksmi;

([1]) OV C 258, 11.10.1989., 6. lpp., un OV C 164, 5.7.1990., 11. lpp.
([2]) OV C 96, 17.4.1990., 65. lpp.
([3]) OV C 112, 7.5.1990., 17. lpp.
([4]) OV L 374, 31.12.1987., 19. lpp.

tā kā, ņemot vērā konkurences nosacījumus tirgū, būtu jānodrošinās pret nepamatotām saimnieciskām sekām, kas var rasties gaisa pārvadātājiem;

tā kā ar šo regulu aizstāj Direktīvu 83/416/EEK ([1]), kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 89/463/EEK ([2]) un Lēmumu 87/602/EEK; tā kā tāpēc ir jāatceļ minētā direktīva un lēmums;

tā kā Padomei līdz 1992. gada 30. jūnijam vajadzētu noteikt turpmākus liberalizācijas pasākumus, kas skar tirgus pieejamību un pārvadājumu jaudu sadali arī attiecībā uz kabotāžu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

Darbības joma un definīcijas

1. pants

1. Šī regula attiecas uz:

a) tirgus pieejamību Kopienas gaisa pārvadātājiem;

b) pasažiervietu sadali starp vienā dalībvalstī licencētu(-tiem) gaisa pārvadātāju(-jiem) un citā dalībvalstī licencētu(-tiem) gaisa pārvadātāju(-jiem) regulāros gaisa pārvadājumos starp šīm valstīm.

2. Uzskata, ka šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas sakarā ar strīdu par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

3. Šīs regulas noteikumu piemērošanu Gibraltāra lidostai atliek līdz brīdim, kad stājas spēkā 1987. gada 2. decembra Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru kopīgajā deklarācijā panāktā vienošanās. Spānijas un Apvienotās Karalistes valdības par to attiecīgi informēs Padomi.

4. Šo regulu līdz 1993. gada 30. jūnijam nepiemēro Grieķijas salām un Atlantijas okeāna salām, kas aptver Azoru salu autonomo apgabalu. Ja, izskatot Komisijas priekšlikumu, Padome nav nolēmusi citādi, šo atbrīvojumu piemēro vēl piecus gadus, un to var pēc tam pagarināt vēl par pieciem gadiem.

Porto lidostai šo regulu nepiemēro līdz 1992. gada 31. decembrim. Šo atbrīvojumu atcels, kolīdz Portugāles Republika būs noteikusi, ka lidostas saimnieciskais stāvoklis ir uzlabojies. Portugāles Republika dara to zināmu Komisijai. Komisija šīs ziņas nodod tālāk pārējām dalībvalstīm.

2. pants

Šajā regulā:

a) gaisa pārvadātājs ir gaisa satiksmes uzņēmums, kam ir dalībvalsts piešķirta licence, kura derīga regulāru gaisa pārvadājumu veikšanai;

b) trešās brīvības satiksmes tiesības ir kādā valstī licencēta gaisa pārvadātāja tiesības nogādāt citas valsts teritorijā pasažierus, kravas un pastu, kas uzņemti valstī, kurā tas licencēts;

ceturtās brīvības satiksmes tiesības ir kādā valstī licencēta gaisa pārvadātāja tiesības uzņemt citas valsts teritorijā pasažierus, kravas un pastu, lai to nogādātu valstī, kurā tas licencēts;

piektās brīvības satiksmes tiesības ir gaisa pārvadātāja tiesības veikt pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumus starp divām valstīm, ja neviena no tām nav valsts, kurā tas licencēts;

c) ieinteresētas valstis ir dalībvalstis, starp kurām veic regulārus gaisa pārvadājumus;

d) reģistrācijas valsts ir dalībvalsts, kurā izdota a) punktā minētā licence;

e) Kopienas gaisa pārvadātājs ir:

i) gaisa pārvadātājs, kura galvenais birojs un galvenā darījumu vieta ir un paliek Kopienā, kura akciju vairākums ir un paliek dalībvalstu un/vai dalībvalstu pilsoņu īpašumā un kuru faktiski kontrolē un turpinās kontrolēt šīs valstis vai personas, vai

ii) gaisa pārvadātājs, kuram šīs regulas pieņemšanas brīdī, lai arī tas neatbilst i) apakšpunktā ietvertajai definīcijai:

1) galvenais birojs un galvenā darījumu vieta atrodas Kopienā, un tas pirms šīs regulas pieņemšanas 12 mēnešus veicis regulārus vai neregulārus gaisa pārvadājumus Kopienā

2) vai pirms šīs regulas pieņemšanas 12 mēnešus veicis regulārus gaisa pārvadājumus starp dalībvalstīm, pamatojoties uz trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesībām.

Gaisa pārvadātāji, kas atbilst ii) apakšpunktā norādītajiem kritērijiem, ir uzskaitīti I pielikumā;

([1]) OV L 237, 26.8.1983., 19. lpp.
([2]) OV L 226, 3.8.1989., 14. lpp.

f) regulāri gaisa pārvadājumi ir tādu reisu kopums, katram no kuriem piemīt šādas pazīmes:

i) tie šķērso gaisa telpu virs vairāku dalībvalstu teritorijas;

ii) tos veic gaisa kuģi, kas par samaksu pārvadā pasažierus vai pasažierus un kravas un/vai pastu tādā veidā, ka uz katru reisu ikviens individuāli var iegādāties sēdvietas (tieši no gaisa pārvadātāja vai tā pilnvarotiem aģentiem);

iii) tos veic, lai nodrošinātu satiksmi starp diviem vai vairākiem noteiktiem punktiem:

1) saskaņā ar publicētu satiksmes grafiku vai

2) ar tik regulāriem un biežiem reisiem, kas veido zināmu sistemātisku secību;

g) reiss ir lidojums no konkrētas lidostas uz konkrētu galamērķa lidostu;

h) vairāku gaisa pārvadātāju norīkošana starp divām valstīm ir divu vai vairāku gaisa pārvadātāju norīkošana reģistrācijas valstī, kurā tie licencēti veikt regulārus gaisa pārvadājumus starp tās un citas dalībvalsts teritoriju;

i) vairāku gaisa pārvadātāju norīkošana starp divām pilsētām ir divu vai vairāku gaisa pārvadātāju norīkošana reģistrācijas valstī, kurā tie licencēti veikt regulārus gaisa pārvadājumus starp lidostu vai lidostu sistēmu tās teritorijā un lidostu vai lidostu sistēmu citas dalībvalsts teritorijā;

j) reģionālā lidosta ir jebkura lidosta, kas nav norādīta II pielikumā kā 1. kategorijas lidosta;

k) lidostu sistēma ir divas vai vairākas II pielikumā norādītās lidostas, kas kopā apkalpo vienu un to pašu pilsētu;

l) pārvadājumu jauda ir pasažiervietu skaits, ko noteiktā laikposmā publiski piedāvā regulāros gaisa pārvadājumos;

m) pārvadājumu jaudas daļa ir dalībvalsts daļa procentos no kopējās pārvadājumu jaudas saskaņā ar 11. pantu divpusējās attiecībās ar citu dalībvalsti, izņemot jaudu, ko nodrošina piektās brīvības pārvadājumi;

n) saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus ir jebkuras gaisa pārvadātājam uzliktas saistības ikvienā maršrutā, attiecībā uz kuru tam ir dalībvalsts piešķirta licence, veikt vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pakalpojumus, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, plānveidības un pārvadājumu jaudas standartiem, kurus pārvadātājs neuzņemtos pildīt tikai komerciālu interešu dēļ.

Attiecības starp reģistrācijas valsti un tās gaisa pārvadātājiem

3. pants

1. Šī regula neskar attiecības starp dalībvalsti un gaisa pārvadātājiem, kam šī valsts piešķīrusi licenci saistībā ar tirgus pieejamību un pārvadājumu jaudu sadali.

2. Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu par kopējām specifikācijām un kritērijiem, kas iesniedzams vēlākais 1991. gada 31. maijā, pieņem noteikumus, kuri reglamentē gaisa pārvadātāju un maršrutu licencēšanu, kas jāievieš vēlākais 1992. gada 1. jūlijā.

Trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesības

4. pants

Ievērojot šo regulu, Kopienas gaisa pārvadātājiem atļauts veikt trešās un ceturtās brīvības gaisa pārvadājumus starp lidostām vai lidostu sistēmām vienā dalībvalstī un lidostām vai lidostu sistēmām citā dalībvalstī, ja šīs lidostas vai lidostu sistēmas ir atvērtas satiksmei starp dalībvalstīm vai starptautiskiem pārvadājumiem.

Attiecības starp dalībvalsti un citu dalībvalstu gaisa pārvadātājiem

5. pants

1. Dalībvalsts, ievērojot 6. pantu, piešķir atļauju citā dalībvalstī licencētiem gaisa pārvadātājiem, kam ir reģistrācijas valsts piešķirta atļauja:

— izmantot trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesības, kā tas paredzēts 4. pantā,

— izmantot Kopienas iekšienē to pašu reisa numuru savienotos trešās un ceturtās brīvības pārvadājumos.

2. Ja vienas dalībvalsts gaisa pārvadātājam ir saskaņā ar šo pantu piešķirta licence veikt regulārus gaisa pārvadājumus, šā gaisa pārvadātāja reģistrācijas valsts nedrīkst noraidīt citas ieinteresētas valsts gaisa pārvadātāja pieteikumu uzsākt regulārus gaisa pārvadājumus šajā pašā maršrutā.

3. a) Dalībvalsts pēc apspriešanās ar citām ieinteresētām valstīm var uzlikt saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus, veicot gaisa pārvadājumus uz tās reģionālo

lidostu maršrutā, kas uzskatāms par ļoti svarīgu tā reģiona attīstībai, kurā atrodas lidosta, ciktāl tas ir nepieciešams pietiekamu gaisa pārvadājumu nodrošināšanai šajā maršrutā atbilstoši noteiktiem nepārtrauktības, plānveidības, pārvadājumu jaudas un cenu noteikšanas standartiem, kurus pārvadātāji neuzņemtos pildīt tikai komerciālu interešu dēļ;

b) gaisa satiksmes pakalpojumu pietiekamību novērtē, ņemot vērā:

i) sabiedrības intereses;

ii) iespējas izmantot citus satiksmes veidus un to spējas apmierināt esošās transporta vajadzības;

iii) lietotājiem piedāvātās biļešu cenas un nosacījumus;

c) neatkarīgi no 2. punkta dalībvalstij nav obligāti jāpiešķir vairāk kā vienam pārvadātājam atļauja apkalpot maršrutu, uz kuru attiecas saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus, ja tiesības sniegt šos pakalpojumus laikposmā līdz trīs gadiem piedāvātas atklātā konkursā jebkuram pārvadātājam, kam ir ieinteresēto valstu izdota darbības licence, un jebkuram Kopienas gaisa pārvadātājam, kas saskaņā ar 8. pantu ir tiesīgs izmantot piektās brīvības satiksmes tiesības šajā maršrutā. Par šiem gaisa pārvadātāju iesniegumiem ziņo citām ieinteresētajām valstīm un Komisijai;

d) ja otra ieinteresētā dalībvalsts piedāvā pieņemamu alternatīvu risinājumu, kā pildīt tās pašas sabiedriskā pakalpojuma saistības, c) apakšpunktu nepiemēro;

e) šo apakšpunktu nepiemēro maršrutiem, kuru jauda pārsniedz 30 000 vietu gadā.

4. Neatkarīgi no 2. punkta dalībvalstij, kas piešķīrusi atļauju vienam no tās licencētajiem gaisa pārvadātājiem apkalpot pasažierus jaunā maršrutā starp reģionālajām lidostām ar gaisa kuģi, kurā ir ne vairāk kā 80 sēdvietu, divu gadu laikā nav obligāti jāpiešķir atļauja veikt savstarpējos gaisa pārvadājumus, izņemot gadījumus, kad tos veic ar gaisa kuģi, kurā ir ne vairāk kā 80 sēdvietu, vai ja tie ietilpst pārvadājumos, ko veic saskaņā ar 7. panta nosacījumiem, un ja uz katru reisu starp divām minētajām vietējām lidostām pārdošanai piedāvā ne vairāk kā 80 sēdvietu.

5. Pēc jebkuras dalībvalsts pieprasījuma, ja tā uzskata, ka 3. vai 4. punkta nosacījumi pārmērīgi ierobežo maršruta attīstību, vai pēc savas ierosmes, vai rodoties domstarpībām sakarā ar 3. punkta piemērošanu, Komisija veic pārbaudi un, ņemot vērā visus būtiskus faktorus, divu mēnešu laikā no izmeklēšanas sākuma pieņem lēmumu par to, vai arī turpmāk attiecīgajam maršrutam būtu jāpiemēro 3. un 4. punkts.

6. Komisija savu lēmumu dara zināmu Padomei un dalībvalstīm. Jebkura dalībvalsts mēneša laikā var nosūtīt Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē. Padome mēneša laikā ar kvalificētu balsu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu.

Vairāku gaisa pārvadātāju norīkošana

6. pants

1. Dalībvalsts neiebilst, ka cita dalībvalsts norīko vairākus gaisa pārvadātājus starp divām valstīm.

2. Tā neiebilst arī vairāku gaisa pārvadātāju norīkošanai starp divām pilsētām:

— no 1991. gada 1. janvāra maršrutos, kuros iepriekšējā gadā pārvadāti vairāk nekā 140 000 pasažieru vai kuros ir vairāk nekā 800 turp un atpakaļ reisu gadā,

— no 1992. gada 1. janvāra maršrutos, kuros iepriekšējā gadā pārvadāti vairāk nekā 100 000 pasažieru vai kuros ir vairāk nekā 600 turp un atpakaļ reisu gadā.

Galapunktu savienošana

7. pants

Veicot regulārus gaisa pārvadājumus uz diviem un vairākiem punktiem citā dalībvalstī vai valstīs, kuras nav tā reģistrācijas valstis, kā arī no šiem punktiem, ieinteresētās valstis atļauj Kopienas gaisa pārvadātājam savienot regulārus gaisa pārvadājumus un izmantot to pašu reisa numuru. Tiesības veikt satiksmi starp savienotiem punktiem drīkst izmantot saskaņā ar 8. pantu.

Piektās brīvības tiesības

8. pants

1. Kopienas gaisa pārvadātājiem saskaņā ar šo pantu atļauj izmantot piektās brīvības satiksmes tiesības starp savienotiem punktiem divās dažādās dalībvalstīs, ievērojot šādus nosacījumus:

a) satiksmes tiesības izmanto, veicot pārvadājumus, kas veido regulāru reisa pagarinājumu no reģistrācijas valsts vai reisa iepriekšējo posmu uz reģistrācijas valsti;

b) gaisa pārvadātājs nedrīkst izmantot piektās brīvības pārvadājumos vairāk kā 50 % no vietu skaita sezonā tajos pašos trešās un ceturtās brīvības pārvadājumos, kuriem piektās brīvības pārvadājumi veido reisa pagarinājumu vai tā iepriekšējo posmu.

2. a) Gaisa pārvadātājs drīkst piektās brīvības pārvadājumos izmantot atšķirīgu gaisa kuģi, kas tomēr nav lielāks par gaisa kuģi, ko tas izmanto trešās un ceturtās brīvības pārvadājumos, kuriem piektās brīvības pārvadājumi veido reisa pagarinājumu vai tā iepriekšējo posmu;

b) ja vairāk nekā vienu piektās brīvības pārvadājumu veic kā trešās vai ceturtās brīvības pārvadājuma pagarinājumu vai iepriekšējo posmu, 1. punkta b) apakšpunktā norādītais vietu skaits atbilst vietu kopskaitam, kas pieejams piektās brīvības satiksmes pasažieru pārvadāšanai piektās brīvības reisos.

3. Gaisa pārvadātājs, kas veic piektās brīvības pārvadājumus saskaņā ar šo pantu, pēc pieprasījuma sniedz attiecīgajām dalībvalstīm visas vajadzīgas ziņas par:

a) vietu skaitu sezonā trešās un ceturtās brīvības pārvadājumos, kuriem piektās brīvības pārvadājumi veido reisa pagarinājumu vai tā iepriekšējo posmu; un

b) piektās brīvības pārvadājumiem, kuriem piemēro 8. panta 2. punkta b) apakšpunktu, norādot izmantoto vietu skaitu katrā reisā sezonas laikā.

Satiksmes tiesību izmantošanas nosacījumi

9. pants

Šī regula neskar dalībvalstu tiesības reglamentēt satiksmes sadalījumu starp vienas lidostu sistēmas lidostām bez diskriminācijas valsts piederības dēļ.

10. pants

1. Neatkarīgi no 5. panta 2. punkta satiksmes tiesību izmantošana notiek saskaņā ar publicētiem Kopienas, valstu, reģionu vai vietējiem noteikumiem par drošību, vides aizsardzību un laika nišu sadali, kā arī šādiem nosacījumiem:

a) attiecīgajā lidostā vai lidostu sistēmā jābūt pietiekamam aprīkojumam pārvadājumu nodrošināšanai;

b) jābūt aeronavigācijas līdzekļiem, kas piemēroti pārvadājumu nodrošināšanai.

2. Ja nav izpildīti 1. punktā minētie nosacījumi, dalībvalsts bez diskriminācijas valstiskās piederības dēļ var izvirzīt nosacījumus, ierobežot vai aizliegt šo satiksmes tiesību izmantošanu. Pirms veikt šādu pasākumu, dalībvalsts informē Komisiju un nodrošina to ar visu vajadzīgo informāciju.

3. Neierobežojot 9. pantu un tikai pēc vienošanās ar otru (citām) ieinteresēto(-tajām) dalībvalsti(-tīm), dalībvalsts var nepiešķirt gaisa pārvadātājam atļauju:

a) ieviest jaunu satiksmes līniju vai

b) palielināt reisu biežumu pastāvošā maršrutā

starp konkrētu lidostu savā teritorijā un citu dalībvalsti laikposmā, kurā minētās citas dalībvalsts licencētam gaisa pārvadātājam nav atļauts, pamatojoties uz 1. un 2. punktu, ieviest jaunu satiksmes līniju vai palielināt reisu biežumu pastāvošā maršrutā uz attiecīgo lidostu, kamēr Padome nav pieņēmusi regulu par rīcības kodeksu attiecībā uz laika nišu sadali, kas balstās uz vispārējo nediskriminācijas principu valsts piederības dēļ, un kamēr tā nav stājusies spēkā.

4. Komisija pēc jebkuras dalībvalsts pieprasījuma pārbauda 2. un/vai 3. punkta piemērošanu katrā īpašā gadījumā un mēneša laikā pieņem lēmumu par to, vai dalībvalsts drīkst arī turpmāk veikt šo pasākumu.

5. Komisija savu lēmumu dara zināmu Padomei un dalībvalstīm. Ikviena dalībvalsts mēneša laikā var nosūtīt Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē. Padome mēneša laikā ar kvalificētu balsu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu.

Vietu skaita sadalījums

11. pants

1. No 1990. gada 1. novembra dalībvalsts var atļaut citai dalībvalstij palielināt savu vietu skaitu jebkurā sezonā par 7,5 procentu punktiem, salīdzinot ar atbilstīgo iepriekšējo sezonu, tādējādi uzskatot, ka katra dalībvalsts var jebkurā gadījumā pretendēt uz 60 % no vietu skaita.

2. Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, kas iesniedzams līdz 1991. gada 31. decembrim, pieņem noteikumus,

kas paredz atcelt vietu sadales ierobežojumus dalībvalstu starpā, kuri jāievieš vēlākais 1993. gada 1. janvārī.

3. Vietu sadales ierobežojumus nepiemēro pārvadājumiem starp reģionālajām lidostām neatkarīgi no gaisa kuģu ietilpības.

4. Piemērojot 1. punktu, neņem vērā vienpusēju vietu skaita samazināšanu. Šajos gadījumos, aprēķinot vietu skaita sadalījumu, balstās uz vietu skaitu, ko attiecīgajā iepriekšējā sezonā piedāvājis(-uši) dalībvalsts gaisa pārvadātājs(-i), kas samazinājis(-uši) savu pārvadājumu jaudu.

12. pants

1. Pēc ikvienas dalībvalsts pieprasījuma, kurā 11. panta piemērošana radījusi nopietnu finansiālu kaitējumu šīs dalībvalsts gaisa pārvadātājam(-iem), Komisija veic pārbaudi un, pamatojoties uz visiem būtiskiem faktoriem, ieskaitot tirgus stāvokli, attiecīgā(-o) gaisa pārvadātāja(-u) finansiālo stāvokli un jaudu izmantojumu, pieņem lēmumu par to, vai būtu uz laiku jāsaglabā esošais vietu skaita sadalījums maršrutos, kas ved uz šo valsti vai no tās.

2. Saņemot pieprasījumu no dalībvalsts, kurā regulārajiem gaisa pārvadājumiem ievērojamu konkurenci rada neregulārie pārvadājumi un kur pašreizējā stāvoklī pārmērīgi tiek ierobežotas šīs dalībvalsts pārvadātāju iespējas veiksmīgi konkurēt tirgū, Komisija pēc visu būtisku faktoru, to skaitā tirgus stāvokļa un jaudu izmantojuma, izpētes un pēc apspriešanās ar citām ieinteresētajām dalībvalstīm divu mēnešu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas pieņem lēmumu par to, vai šajās divpusējās attiecībās vajadzētu samazināt 11. panta 1. punktā minētos 7,5 procentu punktus.

3. Komisija savu lēmumu dara zināmu Padomei un dalībvalstīm. Ikviena dalībvalsts mēneša laikā var nosūtīt Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē. Padome mēneša laikā ar kvalificētu balsu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu.

Vispārīgie noteikumi

13. pants

1. Šī regula neliedz dalībvalstīm panākt vienošanos, kas būtu izdevīgāka par 6., 8. un 11. panta noteikumiem, vai arī turpmāk ievērot šādu vienošanos.

2. Šīs regulas noteikumus neizmanto esošās tirgus pieejamības vai vietu skaita sadalījuma ierobežošanai.

14. pants

1. Komisija reizi divos gados publicē ziņojumu par šīs regulas īstenošanu un pirmoreiz – ne vēlāk kā 1992. gada 31. maijā.

2. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, īstenojot šo regulu, jo īpaši attiecībā uz informācijas vākšanu 1. punktā minētajam ziņojumam.

3. Konfidenciālā informācija, ko iegūst šīs regulas piemērošanas gaitā, ir uzskatāma par dienesta noslēpumu.

15. pants

Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, kas iesniedzams līdz 1991. gada 31. maijam, vēlākais 1992. gada 30. jūnijā pieņem lēmumu par šīs regulas pārskatīšanu.

16. pants

Ar šo atceļ Lēmumu 87/602/EEK un Direktīvu 83/416/EEK.

17. pants

Šī regula stājas spēkā 1990. gada 1. novembrī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 1990. gada 24. jūlijā

Padomes vārdā —

priekšsēdētājs

C. MANNINO

I PIELIKUMS

Gaisa pārvadātāji, kas minēti 2. panta e) punkta ii) apakšpunktā

Šeit norādītie gaisa pārvadātāji atbilst 2. panta e) punkta ii) apakšpunktā minētajiem kritērijiem, kamēr tos par oficiālo pārvadātāju atzīst dalībvalsts, kura tos par tādu atzīst šīs regulas pieņemšanas brīdī:

— *Scandinavian Airlines System,*

— *Britannia Airways,*

— *Monarch Airlines.*

II PIELIKUMS

1. kategorijas lidostu saraksts

BEĻĢIJĀ:	*Brussels-Zaventem*
DĀNIJĀ:	*Copenhagen-Kastrup/Roskilde*
VĀCIJAS FEDERATĪVAJĀ REPUBLIKĀ:	*Frankfurt-Rhein-Main,* *Düsseldorf-Lohausen,* *Munich-Riem*
SPĀNIJĀ:	*Palma-Mallorca,* *Madrid-Barajas,* *Malaga,* *Las Palmas*
GRIEĶIJĀ:	*Athens-Hellinikon,* *Salonica-Micra*
FRANCIJĀ:	*Paris-Charles de Gaulle/Orly*
ĪRIJĀ:	*Dublin*
ITĀLIJĀ:	*Rome-Fiumicino/Ciampino,* *Milan-Linate/Malpensa*
NĪDERLANDĒ:	*Amsterdam-Schiphol*
PORTUGĀLĒ:	*Lisbon,* *Faro*
APVIENOTAJĀ KARALISTĒ:	*London-Heathrow/Gatwick/Stansted,* *Luton*