31990R2343

NARIADENIE RADY (EHS) č. 2343/90

z 24. júla 1990

o prístupe leteckých dopravcov k trasám pravidelnej leteckej dopravy v rámci spoločenstva a o rozdelení kapacity v preprave osôb medzi leteckými dopravcami v pravidelnej leteckej doprave medzi členskými štátmi

RADA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva, najmä na jej článok 84 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ([1]),

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu ([2]),

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ([3]),

keďže je dôležité prijať opatrenia s cieľom postupného zavedenia vnútorného trhu za obdobie do 31. decembra 1992, ako je stanovené v článku 8a zmluvy; keďže vnútorný trh tvorí oblasť bez vnútorných hraníc, v ktorej je zabezpečený voľný pohyb tovarov, osôb, služieb a kapitálu;

keďže rozhodnutie 87/602/EHS ([4]) bolo prvým krokom smerom k liberalizácii s ohľadom na rozdelenie kapacity cestujúcich a prístup na trh, ktoré sú potrebné na dosiahnutie vnútorného trhu v leteckej doprave; keďže Rada sa dohodla, že na konci trojročného úvodného obdobia prijme ďalšie liberalizačné opatrenia;

keďže do 1. júla 1992 je potrebné zaviesť zásady riadiace vzťahy medzi členskými štátmi registrácie a leteckými dopravnými spoločnosťami, ktoré majú na ich území licenciu na základe spoločných špecifikácií a kritérií;

keďže 2. decembra 1987 boli v Londýne schválené opatrenia o väčšej spolupráci pri využívaní gibraltárskeho letiska Španielskym kráľovstvom a Spojeným kráľovstvom v spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí týchto dvoch krajín a takéto opatrenia ešte musia nadobudnúť účinnosť;

keďže rozvoj leteckého dopravného systému na gréckych ostrovoch a na atlantických ostrovoch tvoriacich autonómnu oblasť Azor je v súčasnosti neprimeraný a z tohto dôvodu by letiská umiestnené na týchto ostrovoch mali byť dočasne vylúčené z uplatňovania tohto nariadenia;

keďže infraštruktúra letiska v Porte sa stále rozvíja, aby mohla zvládnuť rast pravidelnej dopravy; keďže v dôsledku toho by toto letisko malo byť dočasne vylúčené z používania tohto nariadenia až do ukončenia rozširovania tejto infraštruktúry;

keďže je potrebné prijať špeciálne ustanovenie, za obmedzených podmienok, pre leteckú dopravu na nových trasách medzi regionálnymi letiskami a pre záväzky služby vo verejnom záujme potrebné na udržanie dopravy do určitých regionálnych letísk;

keďže zvýšený prístup na trh bude stimulovať rozvoj leteckého dopravného sektora v rámci spoločenstva a podnieti zlepšenie služieb pre užívateľov; keďže v dôsledku toho je potrebné zaviesť liberálnejšie opatrenia týkajúce sa viacnásobného určenia, dopravné práva tretej, štvrtej a piatej slobody;

keďže, berúc do úvahy problémy súvisiace s letiskovou infraštruktúrou, navigačnými pomôckami a dostupnosťou časov odletov a príletov, je potrebné pamätať aj na určité obmedzenia týkajúce sa používania dopravných práv;

keďže uplatňovanie dopravných práv musí byť v súlade s pravidlami týkajúcimi sa bezpečnosti, ochrany životného prostredia, prideľovania prevádzkovej kapacity a podmienkami súvisiacimi s prístupom na letisko a musia byť dohodnuté bez diskriminácie na základe štátnej príslušnosti;

keďže bilaterálne pravidlá týkajúce sa rozdelenia kapacity nie sú zlučiteľné s princípmi vnútorného trhu, ktorý by mal byť dokončený do roku 1993 v leteckom dopravnom sektore; keďže bilaterálne obmedzenia sa musia teda postupne redukovať;

keďže je zvlášť dôležité podporiť rozvoj medziregionálnej dopravy s cieľom rozvoja siete spoločenstva a prispieť k riešeniu problému kongescie na niektorých veľkých letiskách; keďže je teda vhodné mať liberálnejšie pravidlá s ohľadom na rozdelenie kapacity týchto služieb;

keďže z hľadiska relatívneho významu nepravidelnej dopravy v porovnaní s pravidelnou dopravou pre niektoré členské štáty je potrebné prijať opatrenia na zmiernenie tohto vplyvu na možnosti dopravcov členských štátov prijímajúcich takúto dopravu; keďže opatrenia, ktoré sa majú prijať, by nemali byť zamerané na obmedzenie nepravidelnej dopravy alebo jej podriadenie regulácii;

([1]) Ú. v. ES C 258, 11.10.1989, s. 6, a Ú. v. ES C 164, 5.7.1990, s. 11.
([2]) Ú. v. ES C 96, 17.4.1990, s. 65.
([3]) Ú. v. ES C 112, 7.5.1990, s. 17.
([4]) Ú. v. ES L 374, 31.12.1987, s. 19.

keďže, berúc do úvahy konkurenčnú situáciu na trhu, by sa malo prijať opatrenie na prevenciu voči neopodstatneným hospodárskym účinkom na leteckých dopravcov;

keďže toto nariadenie nahrádza smernicu 83/416/EHS ([1]), naposledy zmenenú a doplnenú smernicou 89/463/EHS ([2]), a rozhodnutie 87/602/EHS; keďže je teda nutné zrušiť uvedenú smernicu a rozhodnutie;

keďže je žiaduce, aby Rada do 30. júna 1992 prijala ďalšie liberalizačné opatrenia vrátane kabotáže, pokiaľ ide o prístup na trh a rozdelenie kapacity,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

TEXT FEHLT!

Článok 1

1. Toto nariadenie sa týka:

a) prístupu na trh pre leteckých dopravcov spoločenstva;

b) rozdelenia kapacity cestujúcich medzi leteckých dopravcov s licenciou v jednom členskom štáte a leteckých dopravcov s licenciou v inom členskom štáte v pravidelnej leteckej doprave medzi týmito štátmi.

2. Uplatňovanie tohto nariadenia na gibraltárske letisko sa nedotýka príslušnej právnej pozície Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva s ohľadom na spor o zvrchovanosť nad územím, na ktorom sa nachádza letisko.

3. Uplatňovanie ustanovení tohto nariadenia na gibraltárske letisko sa odkladá až do nadobudnutia účinnosti opatrení v spoločnom vyhlásení prijatom ministrami zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva 2. decembra 1987. Vlády Španielska a Spojeného kráľovstva o tom informujú Radu.

4. Letiská na gréckych ostrovoch a na atlantických ostrovoch tvoriace autonómnu oblasť Azor sú oslobodené od uplatňovania tohto nariadenia až do 30. júna 1993. Ak Rada nerozhodne inak, na návrh Komisie sa požiada o oslobodenie na ďalších päť rokov, po ktorých môže nasledovať ešte 5 rokov.

Do 31. decembra 1992 je letisko v Porte oslobodené od uplatňovania tohto nariadenia. Toto čiastočné oslobodenie sa zruší, len čo Portugalská republika usúdi, že hospodárske podmienky letiska sa zlepšili. Portugalská republika o tom informuje Komisiu. Komisia oznámi túto informáciu ostatným členským štátom.

Článok 2

Na účely tohto nariadenia:

a) letecký dopravca znamená letecký dopravný podnik s platnou prevádzkovou licenciou od členského štátu na prevádzkovanie pravidelnej leteckej dopravy;

b) dopravné právo tretej slobody znamená právo leteckého dopravcu s licenciou v jednom štáte vysadiť na území iného štátu cestujúcich a vyložiť tovar a poštu naložené v štáte, v ktorom bola vydaná licencia;

dopravné právo štvrtej slobody znamená právo leteckého dopravcu s licenciou v jednom štáte naložiť na území iného štátu cestujúcich, tovar a poštu na vyloženie v štáte, v ktorom bola vydaná licencia;

dopravné právo piatej slobody znamená právo leteckého dopravcu vykonávať leteckú dopravu cestujúcich, tovaru a pošty medzi dvoma inými štátmi, ako je štát, v ktorom bola vydaná licencia;

c) dotknuté štáty znamenajú členské štáty, medzi ktorými sa vykonáva pravidelná letecká doprava;

d) štát registrácie znamená členský štát, v ktorom bola vydaná licencia uvedená pod písm. a);

e) letecký dopravca Spoločenstva znamená:

i) leteckého dopravcu, ktorý má a naďalej bude mať svoje ústredie a hlavné miesto podnikania v spoločenstve, ktorého väčšinu akcií vlastnia a naďalej budú vlastniť členské štáty a/alebo štátni príslušníci členských štátov a ktorý je a naďalej bude účinne kontrolovaný takýmito štátmi alebo osobami alebo

ii) leteckého dopravcu, ktorý aj napriek tomu, že v čase prijatia tohto nariadenia nespĺňa definíciu uvedenú v bode i):

1. má buď svoje ústredie a hlavné miesto podnikania v spoločenstve a počas 12 mesiacov pred prijatím tohto nariadenia zabezpečoval pravidelnú alebo nepravidelnú leteckú dopravu v spoločenstve;

2. alebo počas 12 mesiacov pred prijatím tohto nariadenia zabezpečoval leteckú dopravu medzi členskými štátmi na základe dopravných práv tretej a štvrtej slobody.

V prílohe 1 sú uvedení leteckí dopravcovia, ktorí spĺňajú kritériá stanovené v tomto bode ii);

([1]) Ú. v. ES L 237, 26.8.1983, s. 19.
([2]) Ú. v. ES L 226, 3.8.1989, s. 14.

f) pravidelná letecká doprava znamená skupinu letov, z ktorých každý má nasledujúce charakteristiky:

i) prechádza vzdušným priestorom ponad územie viac ako jedného členského štátu;

ii) vykonáva sa lietadlom na prepravu cestujúcich alebo cestujúcich a tovaru a/alebo pošty za úplatu takým spôsobom, aby pre každý let boli k dispozícii sedadlá na individuálne zakúpenie pre verejnosť (alebo priamo od leteckej spoločnosti, alebo od jej splnomocnených agentov);

iii) je prevádzkovaná tak, aby slúžila na dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými bodmi buď:

1. podľa zverejneného letového poriadku, alebo

2. s takými pravidelnými alebo častými letmi, že tvoria zreteľné systematické série;

g) let znamená odlet z presne stanoveného letiska smerom k presne stanovenému letisku určenia;

h) viacnásobné označenie na základe dvojice krajín znamená, že štát registrácie určí dvoch alebo viacerých leteckých dopravcov s licenciou na zabezpečovanie pravidelnej leteckej dopravy medzi svojím územím a územím iného členského štátu;

i) viacnásobné označenie na základe dvojice miest znamená, že štát registrácie určí dvoch alebo viacerých leteckých dopravcov, ktorým udelil licenciu na zabezpečovanie pravidelnej leteckej dopravy medzi letiskom alebo letiskovým systémom na svojom území a letiskom alebo letiskovým systémom na území druhého členského štátu;

j) regionálne letisko znamená akékoľvek iné letisko, ako sú vymenované v prílohe II, ako letisko 1. Kategórie;

k) letiskový systém znamená dve alebo viac zoskupených letísk, aby slúžili tomu istému mestu, ako je určené v prílohe II;

l) kapacita je vyjadrená počtom sedadiel ponúkaných verejnosti v pravidelnej leteckej doprave za určité obdobie;

m) podiel kapacity znamená percentuálne vyjadrený podiel členského štátu na celkovej kapacite, vypočítaný podľa článku 11 v bilaterálnom vzťahu s iným členským štátom, s vylúčením akejkoľvek kapacity dopravou piatej slobody;

n) záväzok služby vo verejnom záujme znamená všetky záväzky uložené leteckým dopravcom členským štátom s ohľadom na akúkoľvek trasu, na ktorej prevádzkovanie má licenciu, prijať všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie poskytovania služieb vyhovujúcich pevným normám plynulosti, pravidelnosti a kapacity a normám, ktoré by prepravca neprijal, keby bral do úvahy len svoje obchodné záujmy.

Vzťahy medzi štátmi registrácie a ich leteckými dopravcami

Článok 3

1. Toto nariadenie sa nedotýka vzťahu medzi členským štátom a leteckými dopravcami s licenciou, ktoré im udelil, pokiaľ ide o prístup na trh a rozdelenie kapacity.

2. Na základe návrhu týkajúceho sa spoločných špecifikácií a kritérií, ktorý má predložiť Komisia najneskôr do 31. mája 1991, prijme Rada na vykonanie pravidlá poskytovania licencií leteckým dopravcom a poskytovania licencií na trasy najneskôr do 1. júla 1992.

Dopravné práva tretej a štvrtej slobody

Článok 4

Pokiaľ toto nariadenie neustanovuje inak, smú leteckí dopravcovia spoločenstva vykonávať leteckú dopravu tretej a štvrtej slobody medzi letiskami alebo letiskovými systémami v jednom členskom štáte a letiskami alebo letiskovými systémami v inom členskom štáte, keď sú tieto letiská alebo letiskové systémy otvorené pre dopravu medzi členskými štátmi alebo pre medzinárodnú dopravu.

Vzťahy medzi členským štátom a leteckými dopravcami ostatných členských štátov

Článok 5

1. Pokiaľ článok 6 neustanovuje inak, členské štáty povolia leteckým dopravcom s licenciou v inom členskom štáte, ktorým ich štát registrácie povolil, aby:

— vykonávali dopravné práva tretej a štvrtej slobody ustanovené v článku 4,

— v rámci spoločenstva používali to isté letové číslo pre kombinovanú dopravu tretej a štvrtej slobody.

2. Ak letecký dopravca jedného členského štátu získal v súlade s týmto článkom licenciu na vykonávanie pravidelnej leteckej dopravy, nevznesie štát registrácie tohto leteckého dopravcu nijakú námietku voči žiadosti o zavedenie pravidelnej leteckej dopravy na tej istej trase zo strany leteckého dopravcu iného dotknutého štátu.

3. a) Po porade s ostatnými dotknutými štátmi môže členský štát uložiť záväzok služby vo verejnom záujme so zreteľom na leteckú dopravu regionálnemu letisku na svo-

jom území na trase, ktorá sa považuje za veľmi dôležitú pre hospodársky rozvoj regiónu, v ktorom je umiestnené letisko, v rozsahu potrebnom na zabezpečenie primeranej leteckej dopravy vyhovujúcej pevným normám plynulosti, pravidelnosti, kapacity a stanovenia cien na tejto trase, normám, ktoré by dopravcovia neprijali, keby brali do úvahy len svoje obchodné záujmy.

b) Primeranosť leteckej dopravy sa hodnotí so zreteľom na:

i) verejný záujem;

ii) možnosť obrátiť sa na iné formy dopravy a schopnosť takýchto foriem uspokojiť uvažované dopravné požiadavky;

iii) letecké cestovné a podmienky, ktoré môžu byť ponúknuté užívateľom.

c) Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, členský štát nie je povinný poveriť viac ako jedného dopravcu zabezpečovaním dopravy na trase, na ktorú sa vzťahuje záväzok služby vo verejnom záujme, za predpokladu, že právo výkonu tejto služby sa počas obdobia do troch rokov ponúkne vo verejnej súťaži akémukoľvek leteckému dopravcovi s prevádzkovou licenciou vydanou v dotknutých štátoch a akémukoľvek leteckému dopravcovi spoločenstva, ktorý je podľa článku 8 oprávnený vykonávať dopravné práva piatej slobody na trase. Ponuky leteckých dopravcov sa oznámia ostatným dotknutým štátom a Komisii.

d) Písm. c) sa nepoužije v prípade, ak iný dotknutý členský štát navrhne uspokojivé alternatívne prostriedky splnenia rovnakého záväzku služby vo verejnom záujme.

e) Tento odsek sa nepoužije na trasy s kapacitou vyššou ako 30 000 sedadiel za rok.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, členský štát, ktorý poveril jedného zo svojich leteckých dopravcov s licenciou, aby zabezpečoval osobnú dopravu na novej trase medzi regionálnymi letiskami lietadlom maximálne s 80 sedadlami, nie je povinný schváliť recipročnú leteckú dopravu počas obdobia 2 rokov, pokiaľ nepoužíva lietadlo maximálne s 80 sedadlami alebo túto časť dopravy neprevádzkuje podľa podmienok článku 7, v ktorom je k dispozícii na predaj maximálne 80 sedadiel medzi dvoma príslušnými regionálnymi letiskami pre každý let.

5. Na žiadosť ktoréhokoľvek členského štátu, ktorý považuje rozvoj trasy za neprimerane obmedzovaný podmienkami odseku 3 alebo 4 alebo z vlastnej iniciatívy, alebo pri vzniku nezhôd týkajúcich sa uplatňovania odseku 3, Komisia vykoná šetrenie a na základe všetkých relevantných faktorov do dvoch mesiacov od začatia svojho šetrenia prijme rozhodnutie, či by sa odseky 3 alebo 4 mali naďalej uplatňovať s ohľadom na príslušnú trasu.

6. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Rade a ostatným členským štátom. Každý členský štát sa môže do jedného mesiaca voči rozhodnutiu Komisie odvolať na Rade. Rada môže kvalifikovanou väčšinou prijať do jedného mesiaca odlišné rozhodnutie.

Viacnásobné určenie

Článok 6

1. Členský štát prijme viacnásobné určenie od iného členského štátu na základe dvojice krajín.

2. Prijme aj viacnásobné určenie na základe dvojice miest:

— od 1. januára 1991 na trasách, na ktorých bolo v predchádzajúcom roku prepravených viac ako 140 000 cestujúcich alebo na ktorých je viac ako 800 spiatočných letov za rok,

— od 1. januára 1992 na trasách, na ktorých bolo v predchádzajúcom roku prepravených viac ako 100 000 cestujúcich alebo na ktorých je viac ako 600 spiatočných letov za rok.

Kombinácia bodov

Článok 7

Pri prevádzkovaní pravidelnej leteckej dopravy do alebo z dvoch alebo viacerých bodov v druhom členskom štáte alebo iných štátoch ako jeho štát registrácie dotknuté štáty povolia leteckému dopravcovi spoločenstva kombinovať pravidelnú leteckú dopravu a použiť rovnaké číslo letu. Medzi kombinovanými bodmi sa môžu vykonávať dopravné práva podľa článku 8.

Práva piatej slobody

Článok 8

1. V súlade s týmto článkom môžu leteckí dopravcovia spoločenstva uplatňovať dopravné práva piatej slobody medzi kombinovanými bodmi v dvoch rôznych členských štátoch za nasledujúcich podmienok:

a) dopravné práva sa uplatňujú na dopravu, ktorá je tvorená a plánovaná ako rozšírenie dopravy zo štátu registrácie alebo ako predbežná doprava do tohto štátu;

b) pre dopravu piatej slobody nemôže letecký dopravca používať viac ako 50 % svojej sezónnej kapacity sedadiel pri rovnakej službe tretej a štvrtej slobody, z ktorej piata sloboda tvorí rozšírenie alebo predbežnú dopravu.

2. a) Pre dopravu práva piatej slobody môže letecký dopravca používať lietadlo, ktoré je odlišné, nie však väčšie ako lietadlo, ktoré používa na dopravu tretej a štvrtej slobody, ktorej rozšírením alebo predbežnou dopravou je doprava piatej slobody.

b) Keď sa prevádzkuje viac ako jedna doprava piatej slobody ako rozšírenie alebo predbežná doprava tretej alebo štvrtej slobody, zabezpečenie kapacity v odseku 1 písm. b) bude predstavovať celkovú kapacitu sedadiel použiteľných na prepravu cestujúcich piatej slobody pri doprave piatej slobody.

3. Letecký dopravca prevádzkujúci dopravu piatej slobody v súlade s týmto článkom poskytne na žiadosť dotknutých členských štátov všetky relevantné informácie týkajúce sa:

a) sezónnej kapacity sedadiel pri doprave tretej a štvrtej slobody, z ktorej doprava piatej slobody tvorí rozšírenie alebo predbežnú dopravu, a

b) v prípade dopravy práva piatej slobody, na ktorú sa vzťahuje článok 8 ods. 2 písm. b), sezónnu kapacitu využívanú pri každej doprave.

Podmienky uplatňovania dopravných práv

Článok 9

Toto nariadenie sa nedotýka práva členských štátov upraviť distribúciu dopravy medzi letiskami v rámci letiskového systému bez diskriminácie na základe štátnej príslušnosti.

Článok 10

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 2, výkon dopravných práv podlieha uverejneným pravidlám spoločenstva, vnútroštátnym, regionálnym alebo miestnym pravidlám týkajúcim sa bezpečnosti, ochrany životného prostredia a pridelenia časov odletov a príletov a nasledujúcim podmienkam:

a) letisko alebo príslušný letiskový systém musí mať dostatočné vybavenie na príjem dopravy;

b) navigačné pomôcky musia byť dostatočné na príjem dopravy.

2. Pokiaľ nie sú splnené podmienky v odseku 1, môže členský štát bez diskriminácie na základe štátnej príslušnosti uložiť podmienky, obmedziť alebo odmietnuť výkon týchto dopravných práv. Pred prijatím takéhoto opatrenia členský štát informuje Komisiu a poskytne jej všetky potrebné základné informácie.

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9, a s výnimkou dohody s ostatnými dotknutými členskými štátmi členský štát nepovolí leteckému dopravcovi:

a) aby zriadil novú dopravnú linku alebo

b) aby zvýšil frekvenciu súčasnej dopravy

medzi špecifickým letiskom na jeho území a iným členským štátom v takom čase, v akom letecký dopravca s licenciou od tohto druhého členského štátu nemá povolenie na základe odsekov 1 a 2 zriadiť novú dopravnú linku alebo zvýšiť frekvenciu existujúcej dopravnej linky na príslušné letisko, až do prijatia nariadenia o kódexe správania prideľovania časov odletov a príletov, založeného na všeobecnom princípe nediskriminácie z hľadiska štátnej príslušnosti.

4. Na žiadosť ktoréhokoľvek členského štátu Komisia preskúma použitie odseku 2 alebo odseku 3 v každom konkrétnom prípade a do jedného mesiaca rozhodne, či členský štát môže pokračovať v použití tohto opatrenia.

5. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Rade a členským štátom. Každý členský štát sa môže odvolať voči rozhodnutiu Komisie na Radu do jedného mesiaca. Rada môže kvalifikovanou väčšinou do jedného mesiaca prijať odlišné rozhodnutie.

Podiely kapacity

Článok 11

1. Od 1. novembra 1990 členský štát dovolí inému členskému štátu, aby zvýšil svoj podiel kapacity na každú sezónu o 7,5 percentuálnych bodov v porovnaní so situáciou počas zodpovedajúceho predchádzajúceho obdobia, čo znamená, že každý členský štát si môže nárokovať 60 % podiel kapacity.

2. Najneskôr do 1. januára 1993 Rada prijme na vykonanie, na základe návrhu Komisie predloženého do 31. decembra

1991, opatrenia na zrušenie obmedzení rozdelenia kapacity medzi členskými štátmi.

3. Obmedzenia rozdelenia kapacity sa nevzťahujú na dopravu medzi regionálnymi letiskami bez ohľadu na kapacitu lietadla.

4. Pri uplatňovaní odseku 1 sa nezohľadnia jednostranné obmedzenia kapacity. V takýchto prípadoch základom výpočtu podielov kapacity je kapacita ponúkaná v predchádzajúcich zodpovedajúcich obdobiach leteckými dopravcami členských štátov, ktorí znížili svoju kapacitu.

Článok 12

1. Na žiadosť ktoréhokoľvek členského štátu, pre ktorý uplatňovanie článku 11 viedlo k vážnym finančným škodám leteckého dopravcu s licenciou od tohto členského štátu, Komisia vykoná revíziu a na základe všetkých relevantných faktorov, vrátane situácie na trhu, finančnej situácie príslušného leteckého dopravcu a kapacity dosiahnutého využívania, rozhodne o tom, či by podiely kapacity na trasách do tohto štátu alebo z neho mali byť na obmedzené obdobie stabilizované.

2. Na žiadosť členského štátu, ktorého pravidelná letecká doprava je vystavená značnej konkurencii zo strany nepravidelnej dopravy a kde existuje situácia, ktorá nepriaznivo ovplyvňuje príležitosti dopravcov tohto členského štátu na efektívnu konkurenciu na trhu, Komisia po preskúmaní všetkých relevantných faktorov, vrátane situácie na trhu a dosiahnutého využívania trhu, a po konzultácii s ostatnými dotknutými členskými štátmi do dvoch mesiacov od prijatia žiadosti rozhodne, či sa pre tento bilaterálny vzťah zníži 7,5 percentných bodov uvedených v článku 11 ods. 1.

3. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Rade a členským štátom. Každý členský štát sa môže voči rozhodnutiu Komisie odvolať na Radu do jedného mesiaca. Rada môže kvalifikovanou väčšinou do jedného mesiaca prijať odlišné rozhodnutie.

Všeobecné ustanovenia

Článok 13

1. Toto nariadenie nebráni členským štátom, aby medzi sebou uzavreli dojednania, ktoré sú pružnejšie ako ustanovenia článkov 6, 8 a 11, alebo aby ponechali v platnosti takéto dojednania.

2. Ustanovenia tohto nariadenia sa nepoužívajú na to, aby viac obmedzili existujúci prístup na trh alebo úpravy kapacity.

Článok 14

1. Komisia uverejňuje každé 2 roky správu o vykonávaní tohto nariadenia, po prvý raz najneskôr do 31. mája 1992.

2. Členské štáty a Komisia spolupracujú pri vykonávaní tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o zber informácií pre správu uvedenú v odseku 1.

3. Na dôverné informácie získané pri uplatňovaní tohto nariadenia sa vzťahuje služobné tajomstvo.

Článok 15

Rada rozhodne o revízii tohto nariadenia najneskôr do 30. júna 1992 na základe návrhu Komisie predloženého do 31. mája 1991.

Článok 16

Týmto sa ruší rozhodnutie 87/602/EHS a smernica 83/416/EHS.

Článok 17

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 1. novembra 1990.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a je priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 24. júla 1990

Za Radu

predseda

C. MANNINO

PRÍLOHA I

Leteckí dopravcovia uvedení v článku 2 písm. e) bode ii)

Kritériá uvedené v článku 2 písm. e) bode ii) spĺňajú nasledujúci leteckí dopravcovia uznaní ako národní dopravcovia členskými štátmi, pokiaľ ich uznajú v dobe prijatia tohto nariadenia:

— *Scandinavian Airlines System,*

— *Britannia Airways,*

— *Monarch Airlines.*

PRÍLOHA II

Zoznam letísk kategórie 1

BELGICKO:	*Brussels-Zaventem*
DÁNSKO:	*Copenhagen-Kastrup/Roskilde*
NEMECKÁ SPOLKOVÁ REPUBLIKA:	*Frankfurt-Rhein-Main,* *Düsseldorf-Lohausen,* *Munich-Riem*
ŠPANIELSKO:	*Palma-Mallorca,* *Madrid-Barajas,* *Malaga,* *Las Palmas*
GRÉCKO:	*Athens-Hellinikon,* *Salonica-Micra*
FRANCÚZSKO:	*Paris-Charles De Gaulle/Orly*
ÍRSKO:	*Dublin*
TALIANSKO:	*Rome-Fiumicino/Ciampino,* *Milan-Linate/Malpensa*
HOLANDSKO:	*Amsterdam-Schiphol*
PORTUGALSKO:	*Lisbon,* *Faro*
SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO:	*London-Heathrow/Gatwick/Stansted,* *Luton*