Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 2408/92 НА СЪВЕТА**

от 23 юли 1992 година

относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността

(ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8)

Изменен с

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 29 септември 2003 година	L 284	1	31.10.2003
►**M2**	Регламент (ЕО) № 1791/2006 на Съвета от 20 ноември 2006 година	L 363	1	20.12.2006

Изменен с

►**A1**	Акт за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция	C 241	21	29.8.1994
►**A2**	Акт относно условията за присъединяване към Европейския съюз на Чешката република, Република Естония, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Република Унгария, Република Малта, Република Полша, Република Словения и Словашката република и промените в учредителните договори на Европейския съюз	L 236	33	23.9.2003

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 2408/92 НА СЪВЕТА

от 23 юли 1992 година

относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност, и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията ([1]),

като взе предвид становището на Европейския парламент ([2]),

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ([3]),

като има предвид, че е важно да се установи политика във въздушния транспорт по отношение на вътрешния пазар за период, изтичащ на 31 декември 1992 г., както е формулирано в член 8а от Договора;

като има предвид, че вътрешният пазар ще включва пространство без вътрешни граници, в което движението на стоки, хора, услуги и капитали е гарантирано;

като има предвид, че Решение на 87/602/ЕИО на Съвета от 14 декември 1987 г. за поделяне на пътническия капацитет между въздушните превозвачи по планирани въздушни линии между държави-членки и за достъпа на въздушни превозвачи до планирани въздушни трасета между държави-членки ([4]) и Регламент (ЕИО) № 2343/90 на Съвета от 24 юли 1990 г. за достъпа на въздушни превозвачи до планирани вътрешнообщностни маршрути и по поделянето на пътническия капацитет между превозвачите по планирани въздушни линии между държави-членки ([5]) основават първите стъпки към постигане на вътрешен пазар по отношение на въздушни превозвачи от Общността по планирани вътрешнообщностни въздушни маршрути;

като има предвид, че Регламент (ЕИО) № 2343/90 предвижда Съветът да внесе поправките в споменатия регламент най-късно до 30 юни 1992 г.;

като има предвид, че в Регламент (ЕИО) № 2343/90 Съветът реши да приеме правилата, регламентиращи лицензирането на маршрути, подлежащи на въвеждане, не по-късно от 1 юли 1992 г.;

като има предвид, че с Регламент (ЕИО) № 2343/90 Съветът реши да отмени ограниченията по отношение на капацитета между държави-членки към 1 януари 1993 г.;

като има предвид, че с Регламент (ЕИО) № 2343/90 Съветът потвърди, че каботажните права за трафик са неразделна част от вътрешния пазар;

като има предвид, че споразумения за по-широко сътрудничество в използването на летище „Гибралтар“ бяха съгласувани в Лондон на 2 декември 1987 г. между Кралство Испания и Обединеното

([1]) ОВ C 258, 4.10.1991 г., стр. 2.
([2]) ОВ C 125, 18.5.1992 г., стр. 146.
([3]) ОВ C 169, 6.7.1992 г., стр. 15.
([4]) ОВ L 374, 31.12.1987 г., стр. 19.
([5]) ОВ L 217, 11.8.1990 г., стр. 8.

▼B

кралство в съвместна декларация на външните министри на двете страни, а на тези споразумения все още им предстои да влязат в сила;

като има предвид, че разработването на въздушната трафик система на гръцките и на атлантическите острови, влизащи в автономния Азорски регион, е понастоящем незадоволително и по тази причина летища, разположени в този район, би трябвало временно да бъдат изключени от прилагането на регламента;

като има предвид, че е необходимо да се премахнат ограниченията, отнасящи се до многократното назначение и петата свобода на свободен трафик и въвеждането на право на каботаж с цел да се стимулира развитието на сектора за въздушен транспорт в Общността и да се подобрят предлаганите на потребителите услуги;

като има предвид, че е необходимо да се формулират специални условия при ограничени обстоятелства за обслужване на държавата с обществено необходими линии за поддържането на съответни въздушни услуги в националните райони;

като има предвид, че е необходимо да се формулират специални условия за нови въздушни услуги между регионалните летища;

като има предвид, че за целите на планирането на въздушния транспорт е необходимо да се даде на държавите-членки правото да създават не дискриминационни правила за разпределението на въздушния трафик между летищата, намиращи се в рамките на една летищна система;

като има предвид, че правата на трафик трябва да бъдат в съответствие с оперативните правила, отнасящи се до безопасността, опазването на околната среда и условията, свързани с достъпа до летищата, и трябва да бъдат третирани без дискриминация;

като има предвид, че трябва да се вземат под внимание проблемите, свързвани с претоварване, или проблемите на опазване на околната среда, необходимо е да се включи възможността да се наложат определени ограничения в упражняването на трафик правата;

като има предвид, че като се вземе под внимание положението на конкурентен пазар, би трябвало да се формулират условия за предотвратяване на неоправдани икономически ефекти върху въздушните превозвачи;

като има предвид, че е необходимо да се определят точно задълженията на държавите-членки и въздушните превозвачи с цел да се осигури необходимата информация;

като има предвид, че е подходящо да се подсигурят идентични оценки за достъпа до пазара за едни и същи видове въздушни услуги;

като има предвид, че е подходящо всички въпроси, отнасящи се до достъпа до пазара, да бъдат третирани в един регламент;

като има предвид, че този регламент частично замества Регламент (ЕИО) № 2343/90 и Регламент (ЕИО) № 294/91 на Съвета от 4 февруари 1991 г. по оперирането на въздушни товарни услуги между държавите-членки [1],

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

---

[1] ОВ L 36, 8.2.1991, стр. 1.

▼B

Член 1

1. Настоящият регламент се отнася до достъпа до маршрути за редовни и нередовни въздушни линии в рамките на Общността.

2. Прилагането на този регламент спрямо летището на Гибралтар не засяга съответните правни позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство, що се отнася до спора между тях по въпроса за суверенитета на територията, върху която е разположено то.

3. Разпоредбите на настоящия регламент не се прилагат спрямо летището на Гибралтар, докато режимът, оповестен в съвместната декларация, направена от външните министри на Кралство Испания и Обединеното кралство на 2 декември 1987 г., не влезе в сила. Правителствата на Испания и Обединеното кралство ще информират Съвета за тази дата.

4. Летищата на гръцките острови и атлантическите острови, включени в автономния район на Азорите, се освобождават от прилагането на настоящия регламент до 30 юни 1993 г. Освен ако Съветът, по предложение на Комисията, не реши друго, настоящото освобождаване се прилага за допълнителен период от пет години и може да бъде продължено още след това.

Член 2

За целите на настоящия регламент:

а) „въздушен превозвач“ означава въздушнотранспортна фирма с валиден летателен лиценз;

б) „въздушен превозвач от Общността“ означава въздушен превозвач с валиден летателен лиценз, получен от държава-членка в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за лицензиране на въздушни превозвачи ([1]);

в) „въздушна услуга“ означава полет или серия от полети, носещи пътници, товари и/или поща срещу възнаграждение и/или наем;

г) „планирана въздушна услуга“ означава серия от полети, притежаващи всички следни характеристики:

i) изпълнява се от въздухоплавателно средство (ВС) за превоз на пътници, товари и/или поща срещу възнаграждение по такъв начин, че на всеки полет да има свободни места за закупуване от обществеността (или директно от превозвача или чрез неговите оторизирани агенти);

ii) оперира се така, че да обслужва въздушния трафик между едни и същи две или повече летища; или

1. съгласно публикувано разписание; или

2. чрез полети толкова редовни или чести, че представляват една разпознаваема систематична серия;

д) „полет“ означава заминаване от определено летище към определена дестинация (летище);

е) „права за трафик“ означава право на въздушен превозвач да превозва пътници, товари и/или поща като въздушна услуга между две летища от Общността;

ж) „продажба само на места“ означава продажба на места, без пакет от други услуги, като настаняване, директно на потребителя от въздушния превозвач или оторизираните от него агенти или от чартеровчик;

([1]) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

▼B

з) „заинтересовани държави-членки“ означава държави-членки, между или в рамките на които се оперира една въздушна услуга (линия);

и) „участващи държави-членки“ означава държавите-членки, които са засегнати и държавите-членки, където въздушният/ите превозвач/и, извършващ/и въздушната услуга, е/са лицензиран/и;

й) „държава на регистрация“ означава държава-членка, в която лицензът, посочен в буква б), е даден;

к) „летище“ означава който и да е район в една държава-членка, който е отворен за търговски въздушнотранспортни операции;

л) „регионално летище“ означава което и да е летище, освен това, записано в списъка от приложение I като летище първа категория;

м) „летищна система“ означава две или повече летища, групирани заедно като обслужващи един и същи град или конгломерация, както е показано в приложение II;

н) „капацитет“ означава броят на местата, предложени на обществеността по планирана въздушна услуга за определен период от време;

о) „задължение за обществена услуга“ означава каквото и да е задължение, наложено на въздушен превозвач да поеме, по отношение на който и да е маршрут, който той е лицензиран да оперира от държава-членка, всички необходими мерки за подсигуряване на една услуга, задоволяваща фиксирани стандарти на продължителност, регулярност, капацитет и ценообразуване, които стандарти въздушният превозвач не би допуснал, ако се ръководеше единствено от своите търговски интереси.

Член 3

1. При условията на настоящия регламент, на въздушните превозвачи от Общността се позволява от засегнатите държави-членки да упражняват права на трафик по маршрути в рамките на Общността.

2. Независимо от параграф 1, преди 1 април 1997 г. държавите-членки няма да бъдат задължени да разрешават права на каботаж в рамките на своята територия от въздушен превозвач на Общността, лицензиран от друга държава-членка, освен ако:

i) трафик правата се упражняват по линия, която се основава и е планирана като продължение на линия от, или като предварителна линия до държавата-членка, регистрирала въздушен превозвач;

ii) въздушен превозвач не използва за каботажната линия повече от 50 % от сезонния си капацитет по същата линия, от която се съставя каботажната или предварителната линия;

3. Въздушен превозвач, който експлоатира каботажна линия в съответствие с параграф 2, предоставя при поискване на участващата държава-членка цялата информация, необходима за прилагането на условията на настоящия параграф.

4. Въпреки параграф 1, преди 1 април 1997 г. една държава-членка може, без дискриминация, основаваща се на националност на притежанието и идентификацията на ВС, независимо дали експлоатира въпросните маршрути или е кандидат да ги експлоатира, да регулира достъпа до маршрути в рамките на територията си за ВС, лицензирани от самата нея в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92, като не накърнява по никакъв друг

▼B

начин законодателството на Общността и, по-специално, правилата за конкуренция.

Член 4

1. а) Една държава-членка, след консултации с другите засегнати държави-членки и след като са уведомили Комисията и въздушните превозвачи, опериращи по маршрута, може да наложи задължение за обществена услуга на дадена отсечка в полза на обществото, по отношение на планирани полети до летище, обслужващо периферен или район в процес на развитие, намиращи се на територията ѝ или на слаб маршрут до което и да е регионално летище на нейна територия, като всеки такъв маршрут се смята за жизнено важен за икономическото развитие на региона, в който се намира летището, до степен, необходима да осигури по този маршрут задоволително обезпечаване на планирани въздушни линии, задоволяващи фиксираните стандарти на продължителност, регулярност, капацитет и ценообразуване, които стандарти въздушните превозвачи не биха допуснали, ако взимаха под внимание само своите търговски интереси. Комисията публикува съществуването на това задължение за обществена услуга *в Официален вестник на Европейските общности.*

б) Задоволителността на планирана въздушна линия ще бъде оценявана от държавите-членки, като се вземат предвид:

i) обществените интереси;

ii) вероятността, особено при островни райони, да се прибегне до други форми на транспорт и способността на такива други форми да посрещнат транспортните нужди, за които става дума;

iii) тарифите и условията на превоз, които могат да бъдат цитирани пред потребителя;

iv) комбинираният ефект от всички въздушни превозвачи, опериращи или имащи намерение да оперират по маршрута.

в) В случаите, когато другите форми на транспорт не могат да подсигурят задоволително непрекъснато обслужване, засегнатите държави-членки могат да включат в задължение за обществена услуга изискването всеки въздушен превозвач, който има намерение да оперира по маршрута, да даде гаранции, че ще оперира маршрута за определен период от време, който ще бъде определен в съответствие с другите условия на задължението за обществена услуга.

г) Ако нито един въздушен превозвач не е започнал или няма намерение да започне планирани полети по маршрут в съответствие със задължението за обществена услуга, които са били наложени на този маршрут, тогава държавата-членка може да сведе достъпа до този маршрут до един въздушен превозвач за период до три години, след които положението ще бъде преразгледано. Правото да оперират такива линии се предоставя чрез публичен търг или поединично, или като група от маршрути, на всеки въздушен превозвач от Общността, имащ право да оперира такива авиолинии. Поканата за търга се публикува в *Официален вестник на Европейските общности,* а крайният срок за представяне на офертите не трябва да бъде по-кратък от един месец след публикацията. Предложенията, направени от въздушните

▼B

превозвачи оттук нататък, се предават на други засегнати държави-членки и на Комисията.

д) Поканата за търга и по-нататъшните контакти покриват, между другото, следните точки:

i) стандартите, изискващи се от задължението за обществена услуга;

ii) правила, отнасящи се до поправки и прекратяване на договора, по-специално да вземе под внимание непредвидени промени;

iii) периода на валидност на договора;

iv) санкции в случай на неспособност да се спази договора.

е) Изборът между представените оферти ще бъде направен колкото е възможно по-скоро, като се вземе под внимание задоволителността на линията, включително цени и условия, които могат да бъдат цитирани пред потребители, както и стойността на компенсацията, изискваща се от засегнатата държава-членка/държави-членки, ако е необходима такава.

ж) Независимо от буква е), е предвиден един период от два месеца след крайния срок за предаване на офертите, преди да се направи какъвто и да е избор с цел да се даде възможност на другите държави-членки да представят своите коментари.

з) Държава-членка може да изплати компенсация на въздушен превозвач, който е бил избран съгласно буква е), за това, че е покрил стандартите, свързани със задължението за обществена услуга, наложени съгласно настоящия параграф; такава компенсация взима под внимание разходите и приходите, породени от оперирането на тази линия.

и) Държавите-членки предприемат мерки за да гарантират, че всяко решение, взето съгласно този член, може да бъде ефективно разгледано и по-специално, колкото е възможно по-бързо, на основание, че такива решения са нарушили правото на Общността или национални разпоредби, приети с цел прилагане на това право.

й) Когато задължението за обществена услуга е било наложено в съответствие с букви а) и б), тогава въздушните превозвачи могат да предлагат продажба само на пътнически места само ако въпросната авиолиния изпълнява всички изисквания на задължението за обществена услуга. Следователно, тази линия се смята за планирана въздушна линия.

к) Буква г) не се прилага в случаи, когато друга засегната държава-членка предложи задоволителна алтернатива за изпълнение на задълженията за обществена услуга.

2. Параграф 1, буква г) не се прилага спрямо маршрути, където други форми на транспорт могат да осигурят задоволително и непрекъснато обслужване, когато предлаганият капацитет надхвърли 30 000 места годишно.

3. По молба на държава-членка, която смята, че разработването на маршрут ненужно се ограничава до условията в параграф 1, или по своя собствена инициатива Комисията провежда разследване и в рамките на два месеца от получаване на молбата взема решение на базата на всички имащи значение фактори по това дали параграф 1 продължава да се прилага по отношение на въпросния маршрут.

▼B

4. Комисията съобщава решението си на Съвета и на държавата-членка. Всяка държава-членка може да отнесе решението на Комисията пред Съвета в рамките на един месец. Съветът, действащ с квалифицирано мнозинство, може да вземе различно решение в рамките на един месец.

Член 5

По вътрешни линии, за които по време на влизането на този регламент в сила са направени изключителни концесии по законов път или чрез договор и където други форми на транспорт не могат да осигурят задоволително и непрекъснато обслужване, тези концесии могат да продължат до изтичане на срока им или в продължение на три години, която от двете крайни дати е първа.

Член 6

1. Независимо от член 3, една държава-членка може, там, където един лицензиран от нея въздушен превозвач е започнал да оперира планирана въздушна пътническа линия с въздушен превозвач с не повече от 80 места по нов маршрут между регионални летища, където капацитетът не надвишава 30 000 места годишно, да откаже планиран полет на друг въздушен превозвач за период от две години, освен ако не оперира с ВС с не повече от 80 места или се оперира по такъв начин, че не повече от 80 места за всеки полет са на разположение за продажба между въпросните две летища.

2. Член 4, параграфи 3 и 4 се прилагат по отношение на параграф 1 от този член.

Член 7

При оперирането на въздушни полети на въздушен превозвач от Общността му се позволява от засегнатите държави-членки да комбинира въздушните полети и да ползва същия полетен номер.

Член 8

1. Настоящият регламент не засяга правото на държава-членка да регулира, без дискриминация на основание националност и идентичност на въздушен превозвач, разпределението на трафика между летищата от една летищна система.

2. Упражняването на правата на трафик е предмет на публикуване на общностни, национални, регионални или местни оперативни правила, отнасящи се до безопасността, опазването на околната среда и разпределението на слотовете.

3. По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията разглежда прилагането на параграфи 1 и 2, а в рамките на един месец от получаване на искането или след консултация с Комитета по член 11 решава дали държавата-членка може да продължи с прилагането на мерките. Комисията оповестява решението си пред Съвета и пред държавите-членки.

4. Всяка държава-членка може да отнесе решението на Комисията до Съвета в рамките на един месец. Съветът, с квалифицирано мнозинство, може, при изключителни обстоятелства, да вземе различно решение за период от един месец.

5. Когато една държава-членка реши да основе нова летищна система или да модифицира вече съществуваща такава, тя информира другите държави-членки и Комисията. След като се

▼B

провери, че летищата са групирани заедно като обслужващи един и същи град или конгломерат, Комисията публикува преработеното приложение II в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 9

1. Когато съществуват сериозни проблеми, като претоварване на трафика и/или опазване на околната среда, отговорната държава-членка може, при условията на настоящия член, да наложи условия, да ограничи или да откаже упражняването на правата на трафик, и по-специално, когато други форми на транспорт могат да осигурят задоволително ниво на обслужване.

2. Действия, предприети от една държава-членка в съответствие с параграф 1, трябва да:

— бъдат недискриминационни по отношение на националност или идентификация на въздушен превозвач;

— имат ограничен срок на валидност, ненадвишаващ три години, след който се преразглеждат;

— не засягат ненужно целите на този регламент;

— не накърняват прекалено конкуренцията между въздушните превозвачи;

— не бъдат по-ограничаващи от необходимото за облекчаване на проблемите.

3. Когато една държава-членка прецени, че действия съгласно параграф 1 са необходими поне три месеца преди влизането им в сила, информира другите държави-членки и Комисията, като представи достатъчно доказателства за това. Мерките могат да бъдат прилагани, освен ако в рамките на един месец от получаване на информацията засегната държава-членка не ги оспори или Комисията, в съответствие с параграф 4, не предприеме по-нататъшно разследване.

4. По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията разглежда действия, посочени в параграф 1. Когато Комисията в рамките на един месец от момента на информирането ѝ, съгласно параграф 3, започне разглеждане на мярката, тя в същото време трябва да посочи дали същата може да бъде приложена, напълно или частично, по време на разглеждането ѝ, като специално се взима под внимание възможността от необратими ефекти. След като се консултира с Комитета по член 11, Комисията, месец след като е получила всичката необходима информация, решава дали действието е подходящо и е съобразено с този регламент и по никакъв друг начин не противоречи на законодателството на Общността. Комисията уведомява за решението си Съвета и другите държави-членки. В очакване на подобно действие, Комисията може да предприеме междинни мерки, включително преустановяване, като цяло или отчасти, на действията, като специално се вземе под внимание възможността за необратими ефекти.

5. Независимо от параграфи 3 и 4, една държава-членка може да предприеме необходимите действия за справяне с внезапни краткотрайни проблеми при условие, че подобни действия са в съответствие с параграф 2. Комисията и държавите-членки биват уведомявани незабавно за подобни действия заедно със съответното основание за тях. Ако проблемите, предизвикващи необходимостта от подобни действия, са налице повече от 14 дни, държавата-членка информира съответно Комисията и другите държави-членки и може със съгласието на Комисията, да продължи действията за по-нататъшен период от време — до 14 дни. По искане на участващи държави-членки/държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията може да преустанови тези действия, ако те

▼B

не спазват изискванията на параграфи 1 и 2 или по друг начин противоречие на правото на Общността.

6. Всяка държава-членка може да отнесе решението на Комисията до Съвета по параграфи 4 и 5 в рамките на един месец. Съветът, с квалифицирано мнозинство, може, при изключителни обстоятелства, да вземе различно решение в рамките на един месец.

7. Когато едно решение, взето от държава-членка в съответствие с настоящия член, ограничава дейността на въздушен превозвач от Общността по вътрешнообщностен маршрут, същите условия или ограничения се прилагат за всички въздушни превозвачи от Общността за същия маршрут. Когато решението е свързано с отказ на нови или допълнителни полети, по същия начин се третират всички заявки от въздушни превозвачи на Общността за нови или допълнителни полети по този маршрут.

8. Без да се засяга член 8, параграф 1 и освен със съгласието на замесена/и държава-членка/държави-членки, държава-членка няма право да разрешава на въздушен превозвач:

а) да създава нова линия, или

б) да увеличава честотата по съществуващата линия,

между едно специфично летище на нейната територия и друга държава-членка за такъв период от време, за какъвто един въздушен превозвач, лицензиран от тази друга държава-членка, не му е разрешено, на базата на правилата за разпределение на слотовете съгласно член 8, параграф 2, да създава нови линии или да увеличава честотата по съществуваща линия към въпросното летище, в очакване на приемането от Съвета и влизането в сила на регламент за код на поведение при разпределение на слотовете, основан на общия принцип на недискриминация на базата на националност.

Член 10

1. Ограниченията в капацитета не се прилагат спрямо въздушни линии, предмет на настоящия регламент, освен ако е предвидено в членове 8 и 9 и в настоящия член.

2. Там където прилагането на параграф 1 е довело до сериозни финансови щети за редовния въздушен превозвач, лицензиран от една държава-членка, Комисията разглежда искането на тази държава-членка, и на базата на всички релевантни фактори, включително и пазарното положение и по-специално дали е налице ситуация, чрез която възможностите на въздушните превозвачи от тази държава-членка ефективно да се конкурират на пазара са прекалено засегнати, финансовото положение на засегнатия/те въздушен/и превозвач/и и постигнатото използване на капацитета, и взима решение относно това дали капацитетът по планираната въздушна линия от и до тази държава-членка би трябвало да бъде стабилизиран за ограничен период от време.

3. Комисията уведомява за решението си Съвета и държавите-членки. Всяка държава-членка може да отнесе решението на Комисията до Съвета в рамките на един месец. Съветът, с квалифицирано мнозинство, може в изключителни случаи да вземе различно решение в рамките на един месец.

▼M1

Член 11

1. Комисията се подпомага от комитет.

▼M1

2. Комитетът дава консултации на Комисията по прилагането на членове 9 и 10.

3. Освен това Комисията може да се консултира с комитета по всякакви други въпроси, касаещи прилагането на настоящия регламент.

4. При позоваване на настоящия член се прилагат разпоредбите на членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО ([1]), като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от същото решение.

5. Комитетът приема свой процедурен правилник.

▼B

Член 12

1. С цел да изпълнява задълженията си съгласно настоящия регламент, Комисията може да получава цялата необходима ѝ информация от засегнатите държави-членки, които също така трябва да осигурят предоставянето на информация от въздушен превозвач, лицензирани от тях.

2. Когато поисканата информация не се предостави в рамките на определеното от Комисията време или се предостави в непълна форма, Комисията може, с решение, адресирано до държавата-членка, да изиска информацията. Решението уточнява каква информация се изисква и фиксира подходящ срок, в рамките на който тя трябва да бъде предоставена.

Член 13

Комисията публикува доклад по прилагането на настоящия регламент към 1 април 1994 г. и периодично в бъдеще.

Член 14

1. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат в прилагането на този регламент.

2. Поверителна информация, придобита при прилагането на този регламент, е предмет на професионална тайна.

Член 15

Регламенти (ЕИО) № 2343/90 и 294/91 се отменят с настоящото, с изключение на член 2, буква е), ii) и на приложение I към Регламент (ЕИО) № 2343/90, както е възпроизведено в приложение II към този регламент, и член 2, буква б) от приложението към Регламент (ЕИО) № 294/91.

Член 16

Настоящият регламент влиза в сила на 1 януари 1993 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

([1]) Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията (ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Списък на летища от първа категория

БЕЛГИЯ:	Brussels-Zaventem
ДАНИЯ:	Copenhagen airport system
ГЕРМАНИЯ:	Frankfurt-Rhein/Main Düsseldorf-Lohausen Munich Berlin airport system
ИСПАНИЯ:	Palma-Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
ГЪРЦИЯ:	Athens-Hellinikon Thessalonika-Macedonia
ФРАНЦИЯ:	Paris airport system
ИРЛАНДИЯ:	Dublin
ИТАЛИЯ:	Rome airport system Milan airport system
НИДЕРЛАНДИЯ:	Amsterdam-Schiphol
ПОРТУГАЛИЯ:	Lisbon Faro
ОБЕДИНЕНО КРАЛСТВО:	London airport system Luton

▼A1

АВСТРИЯ:	Vienna
ФИНЛАНДИЯ:	Helsinki-Vantaa/Helsingfors Vanda
ШВЕЦИЯ:	Stockholm airport system

▼A2

ЧЕШКА РЕПУБЛИКА:	Прага-Рузине
ЕСТОНИЯ:	Талина Ленуям
КИПЪР:	Летище Ларнака
ЛАТВИЯ:	Рига
ЛИТВА:	Вилнюс
УНГАРИЯ:	Будапеща-Международно летище Ферихеги
МАЛТА:	Лука
ПОЛША:	Варшава-Океците
СЛОВЕНИЯ:	Любляна
СЛОВАШКА РЕПУБЛИКА:	Летище Братислава

▼M2

БЪЛГАРИЯ:	Аерогара София
РУМЪНИЯ:	Летищна система Букурещ

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Списък на летищни системи

ДАНИЯ:	Copenhagen-Kastrup/Roskilde
ГЕРМАНИЯ:	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
ФРАНЦИЯ:	Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
ИТАЛИЯ:	Rome-Fiumicino/Ciampino Milan-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venice-Tessera/Treviso
ОБЕДИНЕНО КРАЛСТВО:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

ШВЕЦИЯ:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼M2

РУМЪНИЯ:	Букурещ-Летищна система: Henri Coandă Bucharest International Airport/Bucharest Băneasa-Международно летище

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Тълкуване по смисъла на член 15

Съгласно условията на приложение I към Регламент (ЕИО) № 2343/90, въздушният превозвач Scanair, който е структуриран и организиран точно като Scandinavian Airlines System, следва да бъде третиран по същия начин като Scandinavian Airlines System.