Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B**

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 2408/92

ze dne 23. července 1992

o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství

(Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 ze dne 29. září 2003	L 284	1	31.10.2003
►**M2**	Nařízení Rady (ES) č. 1791/2006 ze dne 20. listopadu 2006	L 363	1	20.12.2006

Ve znění:

►**A1**	Akt o přistoupení Rakouska, Švédska a Finska	L 241	21	29.8.1994
►**A2**	Akt o podmínkách přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyperské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie	L 236	33	23.9.2003

▼B

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 2408/92

ze dne 23. července 1992

o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ([1]),

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ([2]),

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ([3]),

vzhledem k tomu, že je důležité zavést leteckou dopravní politiku s cílem postupně vytvořit vnitřní trh do 31. prosince 1992, jak stanoví článek 8a Smlouvy;

vzhledem k tomu, že vnitřní trh zahrnuje území bez vnitřních hranic, na kterém je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu;

vzhledem k tomu, že rozhodnutí Rady 87/602/EHS ze dne 14. prosince 1987 o rozdělení kapacit pro přepravu cestujících mezi letecké dopravce při pravidelné letecké dopravě mezi členskými státy a o přístupu leteckých dopravců k poskytování pravidelné letecké dopravy mezi členskými státy ([4]) a nařízení Rady (EHS) č. 2343/90 ze dne 24. července 1990 o přístupu leteckých dopravců k pravidelným trasám letecké dopravy uvnitř Společenství a o rozdělení kapacity pro přepravu cestujících v pravidelné letecké dopravě mezi členskými státy mezi letecké dopravce ([5]) jsou prvním krokem k dosažení vnitřního trhu, pokud jde o přístup leteckých dopravců Společenství na letecké trasy pravidelné letecké dopravy Společenství;

vzhledem k tomu, že nařízení (EHS) č. 2343/90 stanoví, že Rada rozhodne o revizi tohoto nařízení nejpozději do 30. června 1992;

vzhledem k tomu, že v nařízení (EHS) č. 2343/90 Rada rozhodla o přijetí pravidel pro vydávání licencí na trasy nejpozději do 1. července 1992;

vzhledem k tomu, že v nařízení (EHS) č. 2343/90 Rada rozhodla o zrušení omezení v oblasti kapacity mezi členskými státy k 1. lednu 1993;

vzhledem k tomu, že v nařízení (EHS) č. 2343/90 Rada potvrdila, že práva kabotáže jsou nedílnou součástí vnitřního trhu;

vzhledem k tomu, že opatření pro větší spolupráci při využívání letiště v Gibraltaru byla schválena v Londýně dne 2. prosince 1987 Španělským královstvím a Spojeným královstvím ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí těchto dvou zemí a že se tento režim dosud nestal použitelným;

vzhledem k tomu, že vývoj systému letecké dopravy na řeckých ostrovech a atlantských ostrovech, které tvoří autonomní oblast Azory, je v současnosti nedostatečný, a proto by letiště nacházející se na těchto ostrovech měla být dočasně vyňata z působnosti tohoto nařízení;

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

▼B

vzhledem k tomu, že je nezbytné odstranit omezení týkající se vícenásobného určení a provozních práv páté svobody a začlenit kabotážní práva za účelem podpory rozvoje odvětví letecké dopravy Společenství a zlepšení služeb uživatelům;

vzhledem k tomu, že je v omezených případech nezbytné přijmout zvláštní opatření pro závazky veřejné služby nezbytné na přiměřenou leteckou obsluhu určitých vnitrostátních oblastí;

vzhledem k tomu, že je nezbytné přijmout zvláštní opatření pro nové letecké služby mezi regionálními letišti;

vzhledem k tomu, že pro účely plánování letecké dopravy je nezbytné dát členským státům právo stanovit nediskriminační pravidla na rozdělení letecké dopravy mezi letiště v rámci jednoho letištního systému;

vzhledem k tomu, že výkon provozních práv musí být v souladu s provozními pravidly, která se týkají bezpečnosti, ochrany životního prostředí a podmínek přístupu na letiště, a musí být prováděn bez diskriminace;

vzhledem k tomu, že s ohledem na problémy přetížení nebo problémy životního prostředí je nezbytné stanovit možnost uložení určitých omezení výkonu provozních práv;

vzhledem k tomu, že s ohledem na situaci hospodářské soutěže na trhu by měla být stanovena ochrana před neodůvodněnými hospodářskými vlivy na letecké dopravce;

vzhledem k tomu, že je nezbytné určit povinnosti členských států a leteckých dopravců, pokud jde o poskytování nezbytných informací;

vzhledem k tomu, že je vhodné zajistit stejné hodnocení přístupu na trh pro stejné druhy letecké dopravy;

vzhledem k tomu, že je vhodné řešit všechny záležitosti přístupu na trh jedním nařízením;

vzhledem k tomu, že toto nařízení částečně nahrazuje nařízení (EHS) č. 2343/90 a nařízení Rady (EHS) č. 294/91 ze dne 4. února 1991 o provozování nákladní letecké dopravy mezi členskými státy ([1]),

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Toto nařízení se vztahuje na přístup na trasy pravidelné a nepravidelné letecké dopravy ve Společenství.

2. Tato směrnice se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království ve sporech o suverenitu nad územím, kde se letiště nachází.

3. Použitelnost této směrnice pro letiště v Gibraltaru se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království ze dne 2. prosince 1987. Vlády Španělska a Spojeného království budou Radu o tomto datu informovat.

4. Letiště na řeckých ostrovech a atlantských ostrovech, které tvoří autonomní oblast Azory, jsou vyňaty z působnosti tohoto nařízení do 30. června 1993. Pokud na návrh Komise Rada nerozhodne jinak, platí tato výjimka na období dalších pěti let a může být prodloužena o dalších pět let.

([1]) Úř. věst. L 36, 8.2.1991, s. 1.

▼B

Článek 2

Pro účely tohoto nařízení se

a) „leteckým dopravcem“ rozumí letecký dopravní podnik s platnou provozní licencí;

b) „leteckým dopravcem Společenství“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům ([1]);

c) „leteckou dopravou“ rozumí let nebo soubor letů za účelem přepravy cestujících, zboží nebo poštovních zásilek za úplatu;

d) „pravidelnou leteckou dopravou“ rozumí soubor letů, z nichž každý má všechny tyto vlastnosti:

   i) je provozován za úplatu letadly pro přepravu cestujících, nákladu nebo poštovních zásilek tak, že pro každý let jsou k dispozici místa pro individuální prodej veřejnosti, buď přímo dopravcem, nebo jeho schválenými zástupci;

   ii) je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými místy, buď

      1. podle zveřejněného letového řádu, nebo

      2. s lety tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;

e) „letem“ rozumí odlet z určitého letiště směrem ke stanovenému letišti přistání;

f) „provozním právem“ rozumí právo leteckého dopravce přepravovat cestující, náklad nebo poštovní zásilky na letecké trase mezi dvěma letišti Společenství;

g) „prodejem samotných míst“ rozumí prodej míst v letadle bez dalších služeb, jako je například ubytování, přímo veřejnosti leteckým dopravcem nebo jeho schváleným zástupcem nebo nájemcem;

h) „zúčastněným členským státem (členskými státy)“ rozumí členský stát (členské státy), kde je letecká doprava provozována;

i) „zapojeným členským státem (členskými státy)“ rozumí zúčastněný členský stát (členské státy) a členský stát (členské státy), který (které) vydal (vydaly) leteckému dopravci (leteckým dopravcům) provozujícímu (provozujícím) leteckou dopravu licenci;

j) „státem registrace“ rozumí členský stát, ve kterém byla vydána licence podle písmene b);

k) „letištěm“ rozumí jakékoli území v členském státě otevřené pro obchodní provozování obchodní letecké dopravy;

l) „regionálním letištěm“ rozumí všechna ostatní letiště, než letiště uvedená v příloze I jako letiště kategorie 1;

m) „letištním systémem“ rozumí dvě nebo více letišť seskupených k obsluze jednoho města nebo aglomerace, jak je uvedeno v příloze II;

n) „kapacitou“ rozumí počet míst nabízených veřejnosti v pravidelné letecké dopravě za dané období;

o) „závazkem veřejné služby“ rozumí každý závazek uložený leteckému dopravci ve vztahu k jakékoli trase, k jejímuž provozování mu byla vydána licence, aby přijal potřebná opatření k zajištění dopravy, která splňuje stanovené normy návaznosti, pravidelnosti,

([1]) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8.

▼B

kapacity a cen, které by letecký dopravce nesplnil, pokud by zvažoval výhradně vlastní obchodní zájmy.

Článek 3

1. S výhradou tohoto nařízení povolují členské státy leteckým dopravcům Společenství výkon provozních práv na trasách ve Společenství.

2. Bez ohledu na odstavec 1 není do 1. dubna 1997 žádný členský stát povinen povolit leteckým dopravcům Společenství, kterým vydal licenci jiný členský stát, výkon práv kabotáže na jeho území, pokud

i) jsou provozní práva vykonávána se službou, která tvoří a je plánována jako rozšíření služby ze státu registrace dopravce, nebo přípravná služba do státu registrace dopravce;

ii) letecký dopravce nepoužívá pro kabotáž více než 50 % své kapacity v období, v němž se kabotáž rozšiřuje nebo zahajuje.

3. Letecký dopravce provozující kabotáž v souladu s odstavcem 2 poskytne na žádost zapojeného členského státu (zapojených členských států) všechny informace nezbytné pro použití uvedeného odstavce.

4. Bez ohledu na odstavec 1 může do 1. dubna 1997 členský stát, bez diskriminace na základě státní příslušnosti vlastníka a totožnosti leteckého dopravce, který provozuje dané trasy nebo o ně žádá, regulovat přístup na trasy na svém území leteckým dopravcům, kterým vydal licenci v souladu s nařízením (EHS) č. 2407/92, aniž jsou dotčeny právní předpisy Společenství, a zejména pravidla hospodářské soutěže.

Článek 4

1. a) Členský stát po konzultacích s ostatními zúčastněnými členskými státy a poté, co informuje Komisi a letecké dopravce provozující trasu, může uložit závazek veřejné služby ve vztahu k pravidelné letecké dopravě, která obsluhuje okrajový nebo rozvojový region na jeho území, nebo málo používanou trasu na kterékoli regionální letiště na jeho území, je-li tato trasa považována za životně důležitou pro hospodářský vývoj regionu, ve kterém se letiště nachází, v rozsahu nezbytném k zajištění dostatečné míry pravidelné letecké dopravy, která stanovené normy návaznosti, pravidelnosti, kapacity a cen, které by letečtí dopravci nesplnili, pokud by zvažovali výhradně vlastní obchodní zájmy. Komise závazky veřejné služby zveřejní v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

b) Dostatečnost pravidelné letecké dopravy stanoví členské státy s ohledem na

i) veřejný zájem;

ii) možnost uchýlit se k jiným druhům dopravy, zejména v ostrovních regionech, a schopnost těchto druhů dopravy uspokojit dopravní potřeby brané v úvahu;

iii) tarify a přepravní podmínky, které lze nabídnout uživatelům;

iv) kombinovaný účinek všech leteckých dopravců, kteří provozují nebo zamýšlejí provozovat trasu.

c) V případech, kde jiné druhy dopravy nemohou zajistit dostatečnou a nepřetržitou dopravu, mohou zúčastněné členské státy do závazku veřejné služby zahrnout požadavek, aby každý letecký dopravce, který zamýšlí provozovat trasu, zaručil její provoz po určité období stanovené v souladu s dalšími podmínkami závazků veřejné služby.

▼B

d) Pokud žádný letecký dopravce nezahájil nebo nezamýšlí zahájit pravidelnou leteckou dopravu na trase v souladu se závazky veřejné služby uloženými na danou trasu, může členský stát omezit přístup na tuto trasu na jediného leteckého dopravce na období až tří let, po jehož uplynutí se situace přezkoumá. Provozní právo k této dopravě je jednotlivě nebo pro skupinu tras nabídnuto ve veřejném nabídkovém řízení všem leteckým dopravcům Společenství oprávněným provozovat takovou leteckou dopravu. Zahájení nabídkového řízení je vyhlášeno v *Úředním věstníku Evropských společenství* a lhůta pro podávání nabídek není kratší než jeden měsíc po dni vyhlášení. Nabídky leteckých dopravců jsou ihned sděleny ostatním zúčastněným členským státům a Komisi.

e) Zahájení nabídkového řízení a následné smlouvy zahrnují mimo jiné

   i) normy požadované závazkem veřejné služby;

   ii) pravidla pro změny a vypovězení smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny;

   iii) dobu platnosti smlouvy;

   iv) sankce pro případ porušení smlouvy.

f) Výběr z podaných nabídek se provede co nejdříve s ohledem na dostatečnost dopravy včetně cen a podmínek, které lze nabídnout uživatelům, a případné náklady na vyrovnání od zúčastněného členského státu.

g) Bez ohledu na písmeno f) musí od uplynutí lhůty pro podání nabídek do provedení výběru uplynout nejméně lhůta dvou měsíců, aby členské státy měly možnost předložit připomínky.

h) Členský stát může leteckému dopravci vybranému podle písmene f) nahradit výdaje na splnění norem požadovaných závazkem veřejné služby uloženým na základě tohoto odstavce; náhrada výdajů zohlední náklady i příjmy plynoucí ze služby.

i) Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění možnosti účinného přezkoumání každého rozhodnutí učiněného na základě tohoto článku, a zejména, co nejdříve, pokud tato rozhodnutí porušila právní předpisy Společenství nebo vnitrostátní právní předpisy, kterými jsou právní předpisy Společenství prováděny.

j) Byl-li závazek veřejné služby uložen v souladu s písmeny a) a c), může letecký dopravce nabídnout prodej samotných míst, pokud daný druh dopravy splňuje všechny požadavky závazku veřejné služby. Následně se tato doprava považuje za pravidelnou leteckou dopravu.

k) Písmeno d) se nevztahuje na případy, kdy jiný zúčastněný členský stát navrhne uspokojivý náhradní druh dopravy, který plní týž závazek veřejné služby.

2. Ustanovení odst. 1 písm. d) se nevztahuje na trasy, na kterých mohou dostatečnou a nepřerušovanou dopravu zajistit jiné druhy dopravy, pokud nabízená kapacita přesahuje 30 000 míst ročně.

3. Na žádost členského státu, který má za to, že rozvoj trasy je příliš omezen podmínkami odstavce 1, nebo na vlastní podnět provede Komise šetření a do dvou měsíců od obdržení žádosti přijme na základě všech důležitých činitelů rozhodnutí o tom, zda se odstavec 1 na danou trasu nadále vztahuje.

4. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členským státům. Každý členský stát může předložit rozhodnutí Komise Radě ve lhůtě jednoho měsíce. Rada může ve lhůtě jednoho měsíce přijmout kvalifikovanou většinou odlišné rozhodnutí.

▼B

Článek 5

Na domácí trasy, pro které v době vstupu tohoto nařízení v platnost byla ze zákona nebo na základě smlouvy vydána výlučná licence a na kterých jiné druhy dopravy nemohou zajistit dostatečnou a nepřerušovanou dopravu, může tato licence pokračovat do uplynutí platnosti nebo po dobu tří let, podle toho, co nastane dříve.

Článek 6

1. Bez ohledu na článek 3 může členský stát, pokud jeden z leteckých dopravců, kterému vydal licenci, začal na nové trase mezi regionálními letišti, kde kapacita nepřesahuje 30 000 míst ročně, provozovat pravidelnou leteckou dopravu cestujících letadlem s ne více než 80 místy, odmítnout pravidelnou leteckou dopravu jiného leteckého dopravce po dobu dvou let, pokud není provozována letadlem s ne více než 80 místy nebo pokud není provozována tak, aby na každý let mezi danými letišti bylo k prodeji nejvíce 80 míst.

2. Ustanovení čl. 4 odst. 3 a 4 se použije ve spojení s odstavcem 1 tohoto článku.

Článek 7

Při provozování letecké dopravy je letecký dopravce Společenství oprávněn zúčastněným členským státem (zúčastněnými členskými státy) kombinovat leteckou dopravu a používat stejné číslo letu.

Článek 8

1. Tímto nařízením není dotčeno právo členského státu regulovat bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckého dopravce rozdělení provozu mezi letišti v rámci letištního systému.

2. Výkon provozních práv podléhá vyhlášeným pravidlům Společenství, státním, regionálním nebo místním pravidlům vztahujícím se k bezpečnosti, ochraně životního prostředí a přidělení volných letištních časů.

3. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise přezkoumá použití odstavců 1 a 2 a ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení žádosti a po konzultaci s výborem podle článku 11 rozhodne, zda může členský stát nadále používat toto opatření. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členským státům.

4. Každý členský stát může Radě předložit rozhodnutí Komise ve lhůtě jednoho měsíce. Rada může za výjimečných okolností ve lhůtě jednoho měsíce přijmout kvalifikovanou většinou jiné rozhodnutí.

5. Rozhodne-li členský stát o zřízení nového letištního systému nebo změně stávajícího, informuje ostatní členské státy a Komisi. Po ověření, že letiště jsou seskupena tak, aby sloužila jednomu městu nebo aglomeraci, zveřejní Komise revidovanou přílohu II v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 9

1. Existují-li závažné problémy přetížení nebo závažné problémy s životním prostředím, odpovědný členský stát může s výhradou tohoto článku uložit podmínky pro výkon provozních práv, omezit jej, nebo odmítnout, zejména pokud mohou jiné druhy dopravy poskytnout služby uspokojivé úrovně.

2. Opatření přijatá členským státem podle odstavce 1

▼B

— jsou bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckého dopravce,

— mají omezenou dobu platnosti, která nepřesahuje tři roky a po uplynutí musí být přezkoumána,

— nenarušují nenáležitě účel tohoto nařízení,

— nenarušují nenáležitě hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci,

— nejsou restriktivnější, než je nezbytné pro řešení obtíží.

3. Považuje-li členský stát opatření podle odstavce 1 za nezbytné, uvědomí o nich nejméně tři měsíce před vstupem opatření v platnost ostatní členské státy a Komisi a řádně je odůvodní. Opatření lze uplatňovat, pokud do jednoho měsíce od obdržení informace zúčastněný členský stát nepodá proti opatřením námitku nebo pokud je Komise nepodrobí přezkoumání podle odstavce 4.

4. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu přezkoumá Komise opatření podle odstavce 1. Pokud se Komise ve lhůtě jednoho měsíce poté, co je informována podle odstavce 3, rozhodne opatření přezkoumat, uvede zároveň, zda smí být opatření zcela nebo zčásti uplatňováno během přezkoumání, zejména s ohledem na možné nezvratné účinky. Po konzultaci s výborem podle článku 11 rozhodne Komise do jednoho měsíce od obdržení všech nezbytných informací, zda je opatření přiměřené a v souladu s tímto nařízením a zda není v rozporu s právními předpisy Společenství. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členským státům. Do přijetí rozhodnutí může Komise rozhodnout o prozatímních opatřeních, včetně pozastavení účinnosti opatření jako celku nebo jeho části, zejména s ohledem na možné nezvratné účinky.

5. Bez ohledu na odstavce 3 a 4 může členský stát přijmout nezbytná opatření k řešení okamžitých krátkodobých problémů, pokud jsou v souladu s odstavcem 2. Komise a členský stát (členské státy) jsou o těchto opatřeních včetně dostatečného odůvodnění bez prodlení uvědoměny. Pokud obtíže, které vyvolaly potřebu těchto opatření, přetrvávají déle než 14 dnů, uvědomí členský stát Komisi a ostatní členské státy a se souhlasem Komise může prodloužit platnost opatření až na dalších 14 dnů. Na žádost zapojených členských států nebo z vlastního podnětu může Komise platnost opatření pozastavit, pokud nesplňují požadavky odstavců 1 a 2 nebo jsou jinak v rozporu s právními předpisy Společenství.

6. Každý členský stát může předložit rozhodnutí Komise Radě na základě odstavců 4 nebo 5 ve lhůtě jednoho měsíce. Rada může za výjimečných okolností ve lhůtě jednoho měsíce přijmout kvalifikovanou většinou odlišné rozhodnutí.

7. Pokud rozhodnutí členského státu podle tohoto článku omezuje činnost leteckého dopravce Společenství na trase v rámci Společenství, použijí se stejné podmínky nebo omezení pro všechny letecké dopravce Společenství na stejné trase. Pokud rozhodnutí zahrnuje odmítnutí nových nebo dodatkových služeb, zachází se stejně se všemi žádostmi leteckých dopravců Společenství o nové nebo dodatkové služby na této trase.

8. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 1 a nedohodnou-li se zúčastněné členské státy jinak, nepovolí členský stát leteckému dopravci

a) zřídit novou službu nebo

b) zvýšit frekvenci stávajících služeb

mezi určitými letišti na svém území a jiným členským státem po dobu, po kterou leteckému dopravci, kterému vydal licenci tento jiný členský stát, nebylo na základě pravidel pro přidělování volných letištních časů povoleno podle čl. 8 odst. 2 zřídit novou službu nebo zvýšit frekvenci stávajících služeb na daném letišti, až do přijetí Radou a vstupu v platnost nařízení o kodexu chování pro přidělování volných letištních

▼B

časů, založeného na obecné zásadě nediskriminace na základě státní příslušnosti.

Článek 10

1. Omezení kapacity se vztahují na leteckou dopravu, na kterou se vztahuje toto nařízení, pouze v míře uvedené v článcích 8 a 9 a v tomto článku.

2. Pokud použití odstavce 1 vede k vážné finanční újmě pro leteckého dopravce nebo letecké dopravce provozující pravidelnou dopravu, kterým vydal licenci členský stát, přezkoumá Komise na žádost tohoto členského státu na základě všech důležitých činitelů, včetně situace na trhu a zejména, jestliže existuje situace, kdy jsou nenáležitě ovlivněny příležitosti leteckých dopravců tohoto členského státu v hospodářské soutěži, finanční situace daných leteckých dopravců a dosaženého využití kapacity, a rozhodne, zda by měla být kapacita pravidelné letecké dopravy do tohoto členského státu a z něj na omezenou dobu stabilizována.

3. Každý členský stát může předložit rozhodnutí Komise Radě ve lhůtě jednoho měsíce. Rada může za výjimečných okolností ve lhůtě jednoho měsíce přijmout kvalifikovanou většinou odlišné rozhodnutí.

▼M1

Článek 11

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Výbor radí Komisi v otázkách uplatňování článků 9 a 10.

3. Dále může Komise výbor konzultovat k jakékoli další otázce týkající se uplatňování tohoto nařízení.

4. Odkazuje-li se na tento článek, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES ([1]) s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

5. Výbor přijme svůj jednací řád.

▼B

Článek 12

1. Za účelem plnění úkolů svěřených jí tímto nařízením může Komise získávat všechny nezbytné informace od zúčastněných členských států, které rovněž zajistí opatření informací od leteckých dopravců, jimž vydaly licenci.

2. Pokud nejsou požadované informace předloženy ve lhůtě stanovené Komisí nebo jsou předloženy neúplné, vyžádá si je Komise rozhodnutím určeným zúčastněným členským státům. Rozhodnutí uvádí, o které informace žádá, a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí.

Článek 13

Komise zveřejní zprávu o uplatňování tohoto nařízení do 1. dubna 1994, a poté v pravidelných odstupech.

([1]) Rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi (Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23).

▼B

Článek 14

1. Členské státy a Komise spolupracují při uplatňování tohoto nařízení.

2. Na důvěrné informace získané při použití tohoto nařízení se vztahuje profesní tajemství.

Článek 15

Nařízení (EHS) č. 2343/90 a 294/91 se nahrazují tímto nařízením s výjimkou čl. 2 písm. e) bodu ii) a přílohy I k nařízení (EHS) č. 2343/90 ve smyslu výkladu podle přílohy III tohoto nařízení a čl. 2 písm. b) a přílohy nařízení (EHS) č. 294/91.

Článek 16

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. ledna 1993.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B

PŘÍLOHA I

Seznam letišť kategorie 1

BELGIE:	Brusel -Zaventem

▼A2

ČESKÁ REPUBLIKA:	Praha - Ruzyně

▼B

DÁNSKO:	Letištní systém Kodaň
NĚMECKO:	Frankfurt - Rýn/Mohan Düsseldorf - Lohausen Mnichov Letištní systém Berlín

▼A2

ESTONSKO:	Tallinna Lennujaam

▼B

ŠPANĚLSKO:	Palma - Mallorca Madrid - Barajas Malaga Las Palmas
ŘECKO:	Athény - Hellinikon Soluň - Makedonie
FRANCIE:	Letištní systém Paříž
IRSKO:	Dublin
ITÁLIE:	Letištní systém Řím Letištní systém Milán

▼A2

KYPR:	letiště Larnaka
LOTYŠSKO:	Riga
LITVA:	Vilnius
MAĎARSKO:	mezinárodní letiště Budapest-Ferihegy
MALTA:	Luqa

▼B

NIZOZEMSKO:	Amsterodam - Schiphol

▼A2

POLSKO:	Warszawa-Okęcie

▼B

PORTUGALSKO:	Lisabon Faro

▼A2

SLOVINSKO:	Ljubljana
SLOVENSKO:	letiště Bratislava

▼B

SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ:	Letištní systém Londýn Luton

▼A1

RAKOUSKO:	Vídeň
FINSKO:	Helsinky-Vantaa/Helsingfors Vanda

▼A1

ŠVÉDSKO:	Letištní systém Stockholm

▼M2

BULHARSKO:	Letiště Sofie
RUMUNSKO:	Letištní systém Bukurešť

▼B

PŘÍLOHA II

Seznam letištních systémů

DÁNSKO:	Kodaň - Kastrup/Roskilde
NĚMECKO:	Berlín - Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCIE:	Paříž - Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon - Bron - Satolas
ITÁLIE:	Řím - Fiumicino/Ciampino Milán - Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Benátky - Tessera/Treviso
SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ:	Londýn - Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

ŠVÉDSKO:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼M2

RUMUNSKO:	Letištní systém Bukurešť: Mezinárodní letiště Henri Coandă/Mezinárodní letiště Băneasa – Aurel Vlaicu

▼B

PŘÍLOHA III

Výklad podle článku 15

Pro účely přílohy I nařízení (EHS) č. 2343/90 je letecký dopravce Scanair strukturovaný a organizovaný stejně jako Scandinavian Airlines System posuzován stejně jako letecký dopravce Scandinavian Airlines System.