

31990R2343

L 217/8

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

11.8.1990

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**

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 přijmout opatření s cílem postupného vytvoření vnitřního trhu v období do 31. prosince 1992, jak stanoví článek 8a Smlouvy; že vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu;

vzhledem k tomu, že rozhodnutí 87/602/EHS ⁽⁴⁾ je prvním krokem k liberalizaci ve vztahu ke sdílení kapacity osobní dopravy a přístupu na trh, nezbytné k vytvoření vnitřního trhu v letecké dopravě; že Rada se usnesla přijmout další liberalizační opatření ke konci tříletého počátečního období;

vzhledem k tomu, že je nezbytné na základě společných technických podmínek a kritérií zavést do 1. července 1992 zásady pro vztahy mezi státy registrace a leteckými dopravci, kterým byla vydána licence na jejich území;

vzhledem k tomu, že opatření pro větší spolupráci při využívání letišť v Gibraltarů 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;

vzhledem k tomu, že infrastruktura letiště Porto se stále rozšiřuje, aby umožnila zvládnout růst pravidelné dopravy; že v důsledku toho má být toto letiště dočasně vyňato z působnosti tohoto nařízení, dokud nebude rozšíření této infrastruktury dokončeno;

vzhledem k tomu, že pro leteckou dopravu na nových trasách mezi regionálními letišti a pro závazky veřejných služeb, které jsou nezbytné pro zachování letecké dopravy na určitá regionální letiště, je nezbytné učinit za určitých okolností zvláštní opatření;

vzhledem k tomu, že rozšiřující se přístup na trh bude podněcovat rozvoj odvětví letecké dopravy Společenství a vyvolá zlepšení služeb pro uživatele; že je proto nezbytné zavést liberálnější opatření týkající se vícenásobného určení a provozních práv třetí, čtvrté a páté svobody;

vzhledem k tomu, že s ohledem na obtíže týkající se letištní infrastruktury, navigačních pomůcek a dostupnosti volných letištních časů je nezbytné zavést určitá omezení při užívání provozních práv;

vzhledem k tomu, že výkon provozních práv musí být v souladu s pravidly bezpečnosti, ochrany životního prostředí a přidělování volných letištních časů a. s. podmínkami přístupu na letiště a musí být upraven tak, aby nedocházelo k diskriminaci na základě státní příslušnosti;

vzhledem k tomu, že dvoustranná pravidla o sdílení kapacit nejsou slučitelná se zásadami vnitřního trhu, který má být v odvětví letecké dopravy dotvořen do roku 1993; že proto musí být dvoustranná omezení postupně snižována;

vzhledem k tomu, že je obzvláště důležité podporovat vývoj meziregionálních služeb v zájmu vybudování sítě tras Společenství, a tím přispět k řešení problémů přetížení provozu na určitých velkých letištích; že jsou proto účelná liberálnější pravidla sdílení kapacit těchto služeb;

vzhledem k tomu, že některé členské státy přikládají poměrnou důležitost nepravidelné letecké dopravě ve srovnání s pravidelnou leteckou dopravou, a proto je nezbytné přijmout opatření ke zmírnění z toho plynoucího nepříznivého dopadu na konkurenceschopnost dopravců členských států přijímajících pravidelnou leteckou dopravu; že opatření, která mají být přijata, nemají být zaměřována na omezování nepravidelné letecké dopravy nebo na její regulaci;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 258, 11.10.1989, s. 6 a

Úř. věst. C 164, 5.7.1990, s. 11.

⁽²⁾ Úř. věst. C 96, 17.4.1990, s. 65.

⁽³⁾ Úř. věst. C 112, 7.5.1990, s. 17.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 374, 31.12.1987, s. 19.

vzhledem k tomu, že s ohledem na stav trhu hospodářské soutěže mají být učiněna opatření k zabránění neodůvodněných hospodářských účinků na letecké dopravce;

vzhledem k tomu, že toto nařízení nahrazuje směrnici 83/416/EHS⁽¹⁾, naposledy pozměněnou směrnicí 89/463/EHS⁽²⁾, a rozhodnutí 87/602/EHS; že je proto nezbytné uvedenou směrnicí a uvedené rozhodnutí zrušit;

vzhledem k tomu, že je žádoucí, aby vzhledem k přístupu na trh a sdílení kapacity přijala Rada do 30. června 1992 další liberalizační opatření včetně kabotáže,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Oblast působnosti a definice

Článek 1

1. Toto nařízení se vztahuje na
 - a) přístup leteckých dopravců Společenství na trh,
 - b) sdílení kapacity osobní dopravy mezi leteckým dopravcem (leteckými dopravci), kterým byla vydána licence v jednom členském státě, a leteckým dopravcem (leteckými dopravci), kterým byla vydána licence v jiném členském státě, v pravidelné letecké dopravě mezi těmito státy.
2. Toto nařízení 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 tohoto nařízení 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.

Letiště Porto je do 31. prosince 1992 vyňato z působnosti tohoto nařízení. Tato odchylka se zruší, jakmile Portugalská republika usoudí, že se hospodářské podmínky letiště zlepšily.

Za tímto účelem informuje Portugalská republika Komisi, jež o tom uvědomí ostatní členské státy.

Článek 2

Pro účely tohoto nařízení se:

- a) leteckým dopravcem rozumí letecký dopravní podnik s platnou provozní licencí k provozování pravidelné letecké dopravy vydanou členským státem;
- b) provozním právem třetí svobody rozumí právo leteckého dopravce, kterému jeden ze členských států vydal licenci, nakládat na území jiného státu cestující, zboží a poštovní zásilky naložené ve státě, ve kterém byla licence vydána;

provozním právem čtvrté svobody rozumí právo leteckého dopravce, kterému jeden ze členských států vydal licenci, nakládat na území jiného státu cestující, zboží a poštovní zásilky určené k vyložení ve státě, ve kterém byla licence vydána;

provozním právem páté svobody rozumí právo leteckého dopravce provozovat leteckou přepravu cestujících, zboží a poštovních zásilek mezi dvěma státy jinými než stát, ve kterém byla licence vydána;

- c) zúčastněnými státy rozumějí členské státy, mezi kterými je provozována pravidelná letecká doprava;
- d) státem registrace rozumí členský stát, ve kterém byla licence podle písmene a) vydána;
- e) leteckým dopravcem Společenství rozumí
 - i) letecký dopravce, který má a udržuje svou ústřední správu a hlavní provozovnu ve Společenství, přičemž většina jeho majetkového podílu je a zůstane v držení členských států nebo státních příslušníků členských států, a který je a zůstává fakticky kontrolován těmito státy nebo osobami, nebo
 - ii) letecký dopravce, který ačkoli v době přijetí tohoto nařízení nevyhovuje definici uvedené v bodě ii),

1. buď má ve Společenství svou ústřední správu a hlavní provozovnu a během 12 měsíců před přijetím tohoto nařízení provozoval ve Společenství pravidelnou nebo nepravidelnou dopravu;
2. nebo během 12 měsíců před přijetím tohoto nařízení provozoval pravidelnou leteckou dopravu mezi členskými státy na základě provozních práv třetí a čtvrté svobody.

Letečtí dopravci, kteří vyhovují kritériím stanoveným v tomto bodě ii), jsou uvedeni v příloze I;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 237, 26.8.1983, s. 19.

⁽²⁾ Úř. věst. L 226, 3.8.1989, s. 14.

- f) pravidelnou leteckou dopravou rozumí soubor letů, z nichž každý má všechny tyto vlastnosti:
- i) vede vzdušným prostorem nad územím více než jednoho členského státu;
 - ii) je provozován za úplaty letadly pro přepravu cestujících nebo 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;
 - iii) 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;
- g) letem rozumí odlet z určitého letiště směrem ke stanovenému letišti přistání;
- h) vícenásobným určením na základě páru zemí rozumí určení dvou nebo více leteckých dopravců státem registrace, kterým tento stát vydal licenci k provozování pravidelné letecké dopravy mezi svým územím a územím jiného členského státu;
- i) vícenásobným určením na základě páru měst rozumí určení dvou nebo více leteckých dopravců státem registrace, kterým tento stát vydal licenci k provozování pravidelné letecké dopravy mezi letištěm nebo letištním systémem na jeho území a letištěm nebo letištním systémem na území jiného členského státu;
- j) regionálním letištěm rozumí každé letiště jiné než uvedené v příloze II jako letiště kategorie 1;
- k) letištním systémem dvě letiště nebo více letišť seskupených k dopravní obsluze jednoho města a uvedených v příloze II;
- l) kapacitou rozumí počet sedadel, který je široké veřejnosti nabízen na pravidelné letecké dopravě v daném období;
- m) podílem na kapacitě rozumí podíl členského státu vyjádřený jako procento celkové kapacity, vypočítané podle článku 11, na dvoustranném spojení s jiným členským státem kromě jakékoliv kapacity poskytované leteckou dopravou v rámci páté svobody;
- n) závazkem veřejných služeb 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, kapacity a cen, které by letecký dopravce nesplnil, pokud by bral ohled výhradně na vlastní obchodní zájmy.

Vztahy mezi státem registrace a jeho leteckými dopravci

Článek 3

1. Tímto nařízením není dotčen vztah mezi členským státem a leteckým dopravcem, který má licenci od tohoto státu, pokud jde o přístup na trh a sdílení kapacity.

2. Rada nejpozději 1. července 1992 na základě návrhu společných technických podmínek a kritérií Komise, který má být předložen nejpozději 31. května 1991, přijme pravidla pro vydávání licencí leteckým dopravcům a licencí pro trasy.

Provozní práva třetí a čtvrté svobody

Článek 4

S výhradou tohoto nařízení je leteckým dopravcům povoleno vykonávat leteckou dopravu podle třetí a čtvrté svobody mezi letišti nebo letištními systémy v jednom členském státě a letišti a letištními systémy v jiném členském státě, jestliže tato letiště nebo letištní systémy jsou otevřeny pro dopravu mezi členskými státy nebo pro mezinárodní dopravu.

Vztahy mezi členským státem a leteckými dopravci jiných členských států

Článek 5

1. S výhradou článku 6 členský stát povolí leteckým dopravcům s licenci v jiném členském státě, kteří od svých států registrace obdrželi odpovídající oprávnění,

— vykonávat provozní práva třetí a čtvrté svobody podle článku 4,

— užívat uvnitř Společenství stejné letové číslo pro kombinovanou dopravu v rámci třetí a čtvrté svobody.

2. Pokud leteckému dopravci jeden členský stát vydal licenci v souladu s tímto článkem k provozování pravidelné letecké dopravy, nesmí stát registrace tohoto leteckého dopravce vznést námitky proti žádosti leteckého dopravce jiného zúčastněného státu o zavedení pravidelné letecké dopravy na stejné trase.

3. a) Na základě konzultace s ostatními zúčastněnými státy může členský stát uložit závazek veřejné služby týkající

se letecké dopravy do regionálního letiště na svém území pro trasu, která je považována za zásadně důležitou pro hospodářský rozvoj regionu, ve kterém je letiště umístěno, v rozsahu nezbytném k tomu, aby na této trase byla zajištěna dostatečná letecká dopravní obslužnost uspokojující pevně stanovené normy návaznosti, pravidelnosti, kapacity a cen, které by dopravci nesplnili, pokud by bral ohled výhradně na vlastní obchodní zájmy.

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

i) veřejný zájem,

ii) možnost uchýlit se k jiným druhům dopravy a schopnost těchto druhů dopravy uspokojit dopravní potřeby bran v úvalu,

iii) sazby a přepravní podmínky, které lze nabídnout uživatelům.

c) Bez ohledu na odstavec 2 není členský stát povinen vydat povolení více než jednomu leteckému dopravci k obsluze trasy, na kterou se vztahuje závazek veřejné služby, pokud je právo provozovat tuto službu nabízeno ve veřejném nabídkovém řízení na období až do tří let každému leteckému dopravci s provozní licencí vydanou v zúčastněných státech a každému leteckému dopravci Společenství, který má v souladu s článkem 8 na této trase povolení vykonávat provozní práva páté svobody. Žádosti o povolení podané leteckými dopravci jsou sdělovány ostatním zúčastněným státům a Komisi.

d) Písmeno c) se nepoužije v případě, že jiný zúčastněný stát navrhne jiné uspokojivé prostředky ke splnění stejného závazku veřejné služby.

e) Tento odstavec se nevztahuje na trasy s kapacitou více než 30 000 sedadel ročně.

4. Bez ohledu na odstavec 2 není členský stát, který některému z leteckých dopravců, jemuž vydal licenci, povolil provozování osobní dopravy na nové trase mezi regionálními letišti letadlem nejvýše s 80 sedadly, po dobu dvou let povinen vydat povolení k reciproční letecké dopravě, pokud není provozována letadlem nejvýše s 80 sedadly nebo nejde o dílčí trasu provozovanou ve smyslu článku 7, na které je nabízeno k zakoupení nejvýše 80 sedadel pro každý let mezi dvěma regionálními letišti.

5. Na žádost kteréhokoliv členského státu, který se domnívá, že rozvoj trasy je podmínkami odstavců 3 nebo 4 nepřiměřeně omezen, nebo z podnětu Komise, anebo v případě vzniku rozdílných názorů na uplatnění odstavce 3 provede Komise šetření a do dvou měsíců od jeho zahájení

rozhodne základě všech významných faktorů, zda odstavec 3 nebo 4 má být nadále uplatňován na dotčenou trasu.

6. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členskými státy. Každý členský stát se ve lhůtě jednoho měsíce může proti rozhodnutí Komise odvolat k Radě. Rada může kvalifikovanou většinou ve lhůtě jednoho měsíce přijmout jiné rozhodnutí.

Vícenásobné určení

Článek 6

1. Členský stát přijme od jiného členského státu vícenásobné určení na základě páru zemí.

2. Rovněž přijme vícenásobné určení na základě páru měst

— od 1. ledna 1991 pro trasy, na kterých bylo v předchozím roce přepraveno více než 140 000 cestujících nebo na kterých se ročně uskuteční více než 800 zpátečních letů,

— od 1. ledna 1992 pro trasy, na kterých bylo v předchozím roce přepraveno více než 100 000 cestujících nebo na kterých se ročně uskuteční více než 600 zpátečních letů.

Sloučení bodů

Článek 7

Při provozování pravidelné letecké dopravy do dvou nebo více bodů nebo ze dvou nebo z více bodů v jednom nebo více jiných členských státech, než je stát registrace, povolí zúčastněné členské státy leteckému dopravci Společenství sloučit více linek pravidelné letecké dopravy a užívat stejná letová čísla. Provozní práva mezi sloučenými body lze vykonávat podle článku 8.

Provozní práva páté svobody

Článek 8

1. V souladu s tímto článkem mohou letečtí dopravci Společenství v rámci páté svobody vykonávat provozní práva mezi sloučenými body ve dvou různých členských státech za těchto podmínek:

- a) provozní práva jsou vykonávána při pravidelné letecké dopravě, která je rozšířením letecké dopravy z jejich státu registrace nebo předstupněm letecké dopravy do jejich státu registrace;
- b) letecký dopravce nesmí použít pro leteckou dopravu v rámci páté svobody více než 50 % své sezonní kapacity sedadel pro stejnou leteckou dopravu v rámci třetí a čtvrté svobody, jejíž rozšíření nebo předstupeň v rámci páté svobody letecká doprava tvoří.
2. a) Pro leteckou dopravu v rámci páté svobody může letecký dopravce užít letadlo, které je odlišné, ale není větší než letadlo, které užívá pro leteckou dopravu v rámci čtvrté svobody, jejíž rozšíření nebo předstupeň v rámci páté svobody letecká doprava tvoří.
- b) Jestliže je více než jedna letecká linka v rámci páté svobody provozována jako rozšíření nebo jako předstupeň letecké dopravy provozované v rámci třetí a čtvrté svobody, pak ustanovení o kapacitě v odst. 1 písm. b) představuje souhrnnou kapacitu sedadel k dispozici pro přepravu cestujících v rámci páté svobody na těchto leteckých linkách provozovaných v rámci páté svobody.
3. Letecký dopravce provozující leteckou dopravu v rámci páté svobody v souladu s tímto článkem a na požádání zúčastněných členských států sdělí veškeré významné informace
- a) o sezónní kapacitě sedadel pro leteckou dopravu v rámci třetí a čtvrté svobody, jejíž rozšíření nebo předstupeň v rámci páté svobody letecká doprava tvoří, a
- b) v případě leteckých linek v rámci páté svobody, na které se vztahuje čl. 8 odst. 2, o sezónní kapacitě využitě na každé z těchto linek.

Podmínky pro výkon provozních práv

Článek 9

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

Článek 10

1. Bez ohledu na čl. 5 odst. 2 podléhá výkon provozních práv zveřejněným pravidlům Společenství a zveřejněným pravidlům vnitrostátním, regionálním nebo místním pravidlům týkajícím se bezpečnosti, ochrany životního prostředí a přidělování volných letištních časů a těmto podmínkám:

- a) dané letiště nebo letištní systém musí mít dostatečná zařízení pro daný provoz,
- b) navigační pomůcky musí pro daný provoz dostačovat.

2. Pokud nejsou podmínky v odstavci 1 splněny, může členský stát bez diskriminace na základě státní příslušnosti uložit podmínky pro výkon těchto provozních práv nebo omezit či odmítnout výkon těchto provozních práv. Před přijetím tohoto opatření členský stát informuje Komisi a poskytne jí veškeré nezbytné informace.

3. Aniž je dotčen článek 9 a kromě se souhlasem druhého zúčastněného členského státu nebo druhých zúčastněných členských států, nesmí členský stát povolit leteckému dopravci, aby si mezi určitým letištěm na jeho území a jiným členským státem

- a) zřídil novou leteckou linku nebo
- b) zvýšil četnost letů dosavadní letecké linky,

dokud není leteckému dopravci s licenci od tohoto jiného členského státu tímto jiným členským státem povoleno zřídit na základě odstavců 1 a 2 novou leteckou linku nebo zvýšit četnost dosavadní letecké linky vedoucí do dotčeného letiště; to platí po dobu, než bude nařízení o kodexu chování při přidělování volných letištních časů, který je založen na obecné zásadě nediskriminace na základě státní příslušnosti, je přijato Radou a vstoupí v platnost.

4. Na žádost kteréhokoliv členského státu Komise prozkoumá použití odstavce 2 nebo odstavce 3 na každý konkrétní případ a do jednoho měsíce rozhodne, zda členský stát může pokračovat v uplatňování opatření.

5. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členským státům. Každý členský stát se ve lhůtě jednoho měsíce může proti rozhodnutí Komise odvolat k Radě. Rada může kvalifikovanou většinou ve lhůtě jednoho měsíce přijmout jiné rozhodnutí.

Podíly na kapacitě

Článek 11

1. Od 1. listopadu 1990 členský stát povolí jinému členskému státu zvýšit jeho podíl na kapacitě v každé letové sezóně o 7,5 procentních bodů oproti stavu v předchozí odpovídající letové sezóně, přičemž se rozumí, že každý členský stát si může v každém případě nárokovat podíl na kapacitě ve výši 60 %.

2. Na základě návrhu Komise, který musí být předložen do 31. prosince 1991, přijme Rada předpisy ke zrušení omezení

sdílení kapacit mezi členskými státy s tím, že tyto předpisy budou účinné nejpozději do 1. ledna 1993.

3. Omezení sdílení kapacit se nevztahuje na leteckou dopravu mezi regionálními letišti bez ohledu na kapacitu letadel.

4. Při uplatňování odstavce 1 se nebere ohled na jednostranná snížení kapacity. V těchto případech se za základ výpočtu podílu na kapacitě užije kapacita nabídnutá v předchozích odpovídajících sezónách k prodeji leteckým dopravcem nebo leteckými dopravci členského státu, kteří snížili svou kapacitu.

Článek 12

1. Na žádost kteréhokoliv členského státu, pro který uplatnění článku 11 vedlo k vážným finančním ztrátám u leteckého dopravce nebo u leteckých dopravců, kterým tento členský stát vydal licenci, provede Komise posouzení a na základě všech příslušných faktorů včetně situace na trhu, finančního postavení dotčeného leteckého dopravce nebo dotčených leteckých dopravců a dosaženého využití kapacit rozhodne, zda sdílení kapacit na trasách do tohoto státu a z tohoto státu má být po omezenou dobu stabilizováno.

2. Na žádost členského státu, jehož pravidelná letecká doprava je vystavena značné hospodářské soutěži ze strany nepravidelné letecké dopravy a vzniká stav, kdy příležitosti dopravců tohoto členského státu účinně na trhu soutěžit jsou nadměrně omezeny, Komise po posouzení všech příslušných faktorů včetně stavu na trhu a dosaženého využití kapacit a po konzultaci s ostatními zúčastněnými členskými státy do dvou měsíců od obdržení žádosti rozhodne, zda místo 7,5 procentních bodů uvedených v čl. 11 odst. 1 bude pro tento dvoustranný vztah použita nižší hodnota.

3. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členským státům. Každý členský stát se ve lhůtě jednoho měsíce může proti rozhodnutí Komise odvolat k Radě. Rada může kvalifikovanou většinou ve lhůtě jednoho měsíce přijmout jiné rozhodnutí.

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

V Bruselu dne 24. července 1990.

Obecná ustanovení

Článek 13

1. Toto nařízení nebrání členským státům, aby mezi sebou uzavíraly dohody, které jsou pružnější než články 6, 8 a 11, nebo aby takové dohody ponechaly v platnosti.

2. Ustanovení tohoto nařízení nesmí být užitá k tomu, aby dosavadní úpravy přístupu na trh nebo kapacity byly učiněny restriktivnějšími.

Článek 14

1. Komise zveřejní nejpozději do 31. května 1992 a poté každé dva roky zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

2. Členské státy a Komise vzájemně spolupracují při uplatňování tohoto nařízení, zejména při shromažďování informací pro zprávu uvedenou v odstavci 1.

3. Na důvěrné informace získané při uplatňování tohoto nařízení se vztahuje profesní tajemství.

Článek 15

Na základě návrhu Komise, který musí být předložen do 31. května 1991, rozhodne Rada nejpozději do 30. června 1992 o revizi tohoto nařízení.

Článek 16

Zrušují se rozhodnutí 87/602/EHS a směrnice 83/416/EHS.

Článek 17

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. listopadu 1990.

Za Radu
předseda
C. MANNINO

PŘÍLOHA I

Letečtí dopravci podle čl. 2 písm. e) bodu ii)

Tito letečtí dopravci vyhovují kritériím podle čl. 2 písm. e) bodu ii), pokud členský stát, od kterého byli v době přijetí tohoto nařízení uznáni jako vnitrostátní letečtí dopravci, je jako takové uznává:

- Scandinavian Airlines System,
- Britannia Airways,
- Monarch Airlines.

PŘÍLOHA II

Seznam letišť kategorie 1

BELGIE:	Brusel-Zaventem
DÁNSKO:	Kodaň-Kastrup/Roskilde
NĚMECKO:	Frankfurt/Rýn-Mohan, Düsseldorf-Lohausen, Mnichov-Riem
ŠPANĚLSKO:	Palma-Mallorca, Madrid-Barajas, Málaga, Las Palmas
ŘECKO:	Atény-Hellenikon, Soluň-Micra
FRANCIE:	Paříž-Charles de Gaulle/Orly
IRSKO:	Dublin
ITÁLIE:	Řím-Fiumicino/Ciampino, Milán-Linate/Malpensa
NIZOZEMÍ:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGALSKO:	Lisabon, Faro
SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ:	Londýn-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton