

31990R2343

L 217/8

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

11.8.1990

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 2343/90

z dnia 24 lipca 1990 r.

w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach wewnątrzspółnotowych i podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między Państwami Członkowskimi

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

istotne jest podjęcie środków mających na celu stopniowe ustanawianie rynku wewnętrznego przez okres wygasający dnia 31 grudnia 1992 r., zgodnie z art. 8a Traktatu; rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału;

decyzja Rady 87/602/EWG ⁽⁴⁾ stanowiła pierwszy krok w kierunku liberalizacji w odniesieniu do podziału zdolności przewozowych i dostępie do rynku, niezbędnym do urzeczywistnienia rynku wewnętrznego transportu lotniczego; Rada wyraziła zgodę na podjęcie dalszych środków liberalizujących po zakończeniu trzyletniego okresu początkowego;

niezbędne jest wprowadzenie do dnia 1 lipca 1992 r. zasad regulujących stosunki między państwami rejestrującymi a przewoźnikami lotniczymi licencjonowanymi przez te państwa na podstawie wspólnych wymagań i kryteriów;

ustalenia w sprawie bliższej współpracy przy użytkowaniu portu lotniczego w Gibraltarze uzgodniono dnia 2 grudnia 1987 r. w Londynie przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych obu tych państw, a te ustalenia muszą wejść w życie;

rozwój systemu ruchu lotniczego na Wyspach Greckich i Wyspach Atlantyckich, które stanowią autonomiczny region Azorów, jest aktualnie nieodpowiedni i z tego powodu porty lotnicze położone na tych wyspach powinny być czasowo zwolnione ze stosowania niniejszego rozporządzenia;

infrastruktura portu lotniczego Porto jest nadal rozbudowywana w celu umożliwienia sprostania wzrostowi regularnej komunikacji lotniczej; w konsekwencji port ten powinien być czasowo zwolniony ze stosowania niniejszego rozporządzenia do czasu zakończenia rozbudowy infrastruktury;

niezbędne jest wydanie szczególnych przepisów, o ograniczonym zakresie, w stosunku do usług lotniczych na nowych trasach między regionalnymi portami lotniczymi i obowiązków usług publicznych, niezbędnych do utrzymania usług w niektórych regionalnych portach lotniczych;

zwiększony dostęp do rynku będzie ożywił rozwój wspólnotowego sektora transportu lotniczego i spowoduje poprawę poziomu usług dla użytkowników; w konsekwencji niezbędne jest wprowadzenie bardziej liberalnych przepisów dotyczących wyznaczania więcej niż jednego przewoźnika, oraz trzeciej, czwartej i piątej wolności lotniczej;

uwzględniając problemy związane z infrastrukturą portu lotniczego, pomocami nawigacyjnymi i dostępnością czasu na start lub lądowanie, niezbędne jest wprowadzenie pewnych ograniczeń dotyczących korzystania z praw przewozowych;

wykonanie praw przewozowych musi być zgodne z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa, ochrony środowiska naturalnego, przydziału czasu na start lub lądowanie oraz warunkami dotyczącymi dostępu do portów lotniczych oraz musi być traktowane bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową;

dwustronne zasady dotyczące podziałów zdolności przewozowych nie są zgodne z zasadami rynku wewnętrznego, który w sektorze transportu lotniczego powinien być urzeczywistniony do 1993 r.; zatem dwustronne ograniczenia muszą być stopniowo zmniejszane;

szczególnie ważne jest wspieranie rozwoju międzyregionalnych usług w celu rozwijania sieci we Wspólnocie oraz pomocy w rozwiązaniu problemu przeciążenia niektórych dużych portów lotniczych; zatem stosowne jest posiadanie bardziej liberalnych przepisów w odniesieniu do podziału zdolności przewozowych w tych usługach;

ze względu na odpowiednio duże znaczenie dla niektórych Państw Członkowskich oddziaływania nieregularnych usług lotniczych na usługi regularne, niezbędne jest podjęcie środków w celu złagodzenia ich wpływu na możliwości przewoźników Państw Członkowskich, do których kierowane są te usługi; środki, które należy podjąć, nie powinny mieć na celu ograniczenia lub objęcia ich regulacją;

⁽¹⁾ Dz.U. C 258 z 11.10.1989 str. 6 oraz Dz.U. C 166 z 5.7.1990, str. 11.

⁽²⁾ Dz.U. C 96 z 17.4.1990, str. 65.

⁽³⁾ Dz.U. C 112 z 7.5.1990, str. 17.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 374 z 31.12.1987, str. 19.

uwzględniając sytuację konkurencji na rynku, należy przyjąć przepisy, aby powstrzymać nieusprawiedliwione gospodarcze wpływy na przewoźników lotniczych;

niniejsze rozporządzenie zastępuje dyrektywę 83/416/EWG⁽¹⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą 89/602/EWG⁽²⁾, oraz decyzję 87/602/EWG; jest zatem niezbędne uchylene tej dyrektywy i niniejszej decyzji;

pożądane jest, aby do dnia 30 czerwca 1992 r. Rada przyjęła dalsze środki liberalizujące, w tym do kabotażu w odniesieniu do dostępu do rynku i podziału zdolności przewozowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Zakres i definicje

Artykuł 1

1. Niniejsze rozporządzenie dotyczy:

- a) dostępu do rynku dla przewoźników lotniczych Wspólnoty;
- b) podziału zdolności przewozowych między przewoźnikiem lotniczym (przewoźnikami lotniczymi) licencjonowanymi w jednym Państwie Członkowskim a przewoźnikiem lotniczym (przewoźnikami lotniczymi) licencjonowanymi w innym Państwie Członkowskim w regularnych usługach lotniczych między tymi Państwami.

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze nie narusza odpowiednich prawnych stanowisk Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zwierzchnictwa nad terytorium, na którym lotnisko jest położone.

3. Stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest zawieszane do chwili zastosowania ustaleń zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa powiadomią zatem Radę o dacie zastosowania tych ustaleń.

4. Porty lotnicze na wyspach greckich i na wyspach atlantyckich, które stanowią autonomiczny region Azorów, są wyłączone spod stosowania niniejszego rozporządzenia do dnia 30 czerwca 1993 r. O ile Rada, na wniosek Komisji, nie postanowi inaczej, wyłączenie to stosuje się przez kolejny okres pięcioletni i może być kontynuowane przez następne pięć lat.

Port lotniczy Porto jest wyłączony spod stosowania niniejszego rozporządzenia do dnia 31 grudnia 1992 r. Wyłączenie to uchyla się niezwłocznie po uznaniu przez Republikę Portugalską, że warunki gospodarcze tego portu lotniczego uległy poprawie.

W tym celu Republika Portugalska powiadamia Komisję. Komisja przekazuje tę informację pozostałym Państwom Członkowskim.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją operacyjną udzieloną przez Państwo Członkowskie na wykonywanie regularnych usług lotniczych;
- b) „trzecia wolność lotnicza” oznacza prawo przewoźnika lotniczego, licencjonowanego w jednym Państwie Członkowskim, do rozładunku na terytorium innego Państwa Członkowskiego pasażerów, frachtu i poczty, przyjętych na pokład w państwie, w którym jest on licencjonowany;

„czwarta wolność lotnicza” oznacza prawo przewoźnika lotniczego, licencjonowanego w jednym Państwie Członkowskim, do przyjmowania na pokład na terytorium innego Państwa pasażerów, frachtu i poczty w celu rozładunku ich w państwie, w którym jest on licencjonowany;

„piąta wolność lotnicza” oznacza prawo przewoźnika lotniczego do podejmowania transportu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty między dwoma państwami, innymi niż państwo, w którym jest on licencjonowany;

- c) „zainteresowane państwa” oznaczają Państwa Członkowskie, między którymi wykonywane są regularne usługi lotnicze;

- d) „państwo rejestrujące” oznacza Państwa Członkowskie, w którym wystawiono licencję, wymienioną w lit. a);

- e) „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza:

- i) przewoźnika lotniczego, który posiada i będzie posiadać administrację centralną i główne miejsce prowadzenia działalności we Wspólnocie, którego większość udziałów należy i będzie należeć do Państw Członkowskich i/lub obywateli tych Państw Członkowskich i który jest i będzie efektywnie kontrolowany przez te Państwa lub osoby; lub

- ii) przewoźnika lotniczego, który w czasie przyjmowania niniejszego rozporządzenia, mimo iż nie odpowiada wprawdzie definicji określonej w i):

1. posiada swoją administrację centralną i główne miejsce prowadzenia działalności we Wspólnocie oraz w okresie dwunastu miesięcy przed przyjęciem niniejszego rozporządzenia wykonywał regularne usługi lotnicze i wykonywał nieregularne loty we Wspólnocie; lub

2. w okresie dwunastu miesięcy przed przyjęciem niniejszego rozporządzenia obsługiwał regularne usługi lotnicze między Państwami Członkowskimi na podstawie przepisów o trzeciej i czwartej wolności lotniczej.

Przewoźnicy lotniczy, którzy spełniają kryteria określone w pkt ii) są wymienieni w załączniku 1;

⁽¹⁾ Dz.U. L 237 z 26.8.1983, str. 19.

⁽²⁾ Dz.U. L 26 z 3.8.1989, str. 14.

- f) regularna usługa lotnicza oznacza serię lotów, z których każdy posiada następujące cechy:
- i) prowadzi poprzez przestrzeń powietrzną nad terytorium więcej niż jednego Państwa Członkowskiego;
 - ii) wykonywany jest samolotem do transportu pasażerów lub pasażerów oraz ładunku i/lub poczty za wynagrodzeniem, w taki sposób, że w każdym locie miejsca dostępne są w sprzedaży indywidualnej dla członków społeczeństwa (albo bezpośrednio u przewoźnika lotniczego, albo u jego autoryzowanego agenta);
 - iii) obsługiwany jest tak, by obsłużyć ruch lotniczy między tymi samymi dwoma lub więcej miejscami, na jeden ze sposobów:
 1. zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów; lub
 2. lotami na tyle regularnymi lub częstymi, że tworzą wyraźną systematyczną serię;
- g) „lot” oznacza start z określonego portu lotniczego w kierunku określonego portu lotniczego przeznaczenia;
- h) „wyznaczenie więcej niż jednego przewoźnika na podstawie par państw” oznacza wyznaczenie przez państwo rejestrujące dwóch lub więcej przewoźników lotniczych, licencjonowanych przez to Państwo, do obsługi regularnych usług lotniczych między swoim terytorium a terytorium innego Państwa Członkowskiego;
- i) „wyznaczenie więcej niż jednego przewoźnika na podstawie par miast” oznacza wyznaczenie przez państwo rejestrujące dwóch lub więcej przewoźników lotniczych, licencjonowanych przez to państwo, do obsługi regularnych usług lotniczych między portem lotniczym lub systemem portów lotniczych na swoim terytorium a portem lotniczym lub systemem portów lotniczych na terytorium innego Państwa Członkowskiego;
- j) „regionalny port lotniczy” oznacza każdy inny port lotniczy niż wymieniony w załączniku II jako port lotniczy kategorii 1;
- k) „system portów lotniczych” oznacza dwa lub więcej portów lotniczych, zgrupowanych razem do obsługi tego samego miasta, jak wskazano w załączniku II;
- l) „zdolność przewozową” wyraża się przez liczbę miejsc oferowanych w sprzedaży indywidualnej regularnej usługi lotniczej w określonym czasie;
- m) „udział zdolności przewozowych” oznacza udział Państwa Członkowskiego wyrażony w procencie ogólnej zdolności przewozowej, obliczonej zgodnie z art. 11 w dwustronnych stosunkach z innym Państwem Członkowskim, z wyłączeniem wszelkiej zdolności przewozowej, przewidzianej przez piątą wolność lotniczą;
- n) „obowiązek świadczenia usług publicznych” oznacza wszelkie obowiązki nałożone na przewoźnika lotniczego, w odniesieniu do każdej trasy, na których obsługę otrzymał licencję od Państwa Członkowskiego, wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wykonywania usług, odpowiadających ustalonym normom powtarzalności, regularności i zdolności przewozowej, których to norm przewoźnik nie zakładałby, gdyby brał pod uwagę wyłącznie interes handlowy.

Stosunki między państwami rejestrującymi a ich przewoźnikami lotniczymi

Artykuł 3

1. Niniejsze rozporządzenie nie narusza stosunków między Państwem Członkowskim a przewoźnikiem lotniczym, licencjonowanym przez to Państwo, w zakresie dostępu do rynku i podziału zdolności przewozowych.

2. Na podstawie wniosku Komisji, dotyczącego wspólnych wymagań i kryteriów, przedłożonego nie później niż do dnia 31 maja 1991 r. Rada przyjmuje przepisy regulujące licencjonowanie przewoźników lotniczych i wydawaniem licencji na obsługę tras, które zostają wdrożone nie później niż do dnia 1 lipca 1992 r.

Trzecia i czwarta wolność lotnicza

Artykuł 4

Z zastrzeżeniem niniejszego rozporządzenia, przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na wykonywanie usług trzeciej i czwartej wolności lotniczej między portami lotniczymi lub systemami portów lotniczych w jednym Państwie Członkowskim a portami lotniczymi lub systemami portów lotniczych w innym Państwie Członkowskim, o ile te porty lotnicze lub systemy portów lotniczych są otwarte dla ruchu lotniczego między Państwami Członkowskimi lub dla międzynarodowych usług.

Stosunki między Państwem Członkowskim a przewoźnikami lotniczymi z innych Państw Członkowskich

Artykuł 5

1. Z zastrzeżeniem art. 6 Państwo Członkowskie udziela zezwolenia przewoźnikom lotniczym, licencjonowanym w innym Państwie Członkowskim, którym udzielono zezwolenia w ich Państwach rejestrujących, na:

- wykonywanie trzeciej i czwartej wolności lotniczej, przewidzianej w art. 4,
- stosowania we Wspólnocie takich samych numerów lotu dla połączonych lotów trzeciej i czwartej wolności lotniczej.

2. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy jednego z Państw Członkowskich został licencjonowany zgodnie z niniejszym artykułem do wykonywania regularnej usługi lotniczej, Państwo rejestracji tego przewoźnika lotniczego nie wnosi sprzeciwu do wniosku o wprowadzenie regularnej usługi lotniczej na tej samej trasie przez przewoźnika z innego zainteresowanego Państwa.

3. a) Państwo Członkowskie, po konsultacji z innymi zainteresowanymi Państwami, może nałożyć obowiązek świadczenia usług publicznych odnośnie do usług lot-

nicznych w regionalnym porcie lotniczym na swoim terytorium na trasie, która jest uznana za istotną dla gospodarczego rozwoju regionu, w którym położony jest ten port lotniczy, w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie odpowiedniego świadczenia usług lotniczych, spełniających ustalone normy powtarzalności, regularności, zdolności przewozowej i kształtowania cen, których to norm przewoźnicy nie zakładaliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy;

b) Odpowiedniość usług transportu lotniczego ocenia się, uwzględniając:

i) interes publiczny;

ii) możliwość wykorzystania innych form transportu oraz zdolność takich form do spełnienia rozważanego zapotrzebowania na usługi transportowe;

iii) taryfy lotnicze i warunki, które mogą być podane do wiadomości użytkownikom;

c) nie naruszając ust. 2, Państwo Członkowskie nie jest zobowiązane do udzielania zezwolenia więcej niż jednemu przewoźnikowi do obsługi trasy, dla której stosuje się obowiązek świadczenia usług publicznych, pod warunkiem że prawo do prowadzenia tych usług przyznano w przetargu publicznym na okres do trzech lat jakiegokolwiek przewoźnikowi z licencją wydaną przez zainteresowane Państwo oraz jakiegokolwiek przewoźnikowi lotniczemu Wspólnoty, który, zgodnie z art. 8, jest upoważniony do wykonywania na tej trasie praw przewozowych piątej wolności lotniczej. Zgłoszenia złożone przez przewoźników lotniczych przekazuje się innym zainteresowanym Państwom i Komisji;

d) lit. c) nie stosuje się w żadnym przypadku, w którym inne zainteresowane Państwo Członkowskie przedstawi zadowalające rozwiązania alternatywne do spełnienia tego samego obowiązku świadczenia usług publicznych;

e) niniejszego ustępu nie stosuje się do tras wymagających zdolności przewozowej powyżej 30 000 miejsc rocznie.

4. Nie naruszając ust. 2, Państwo Członkowskie, które udzieliło zezwolenia jednemu z licencjonowanych przez siebie przewoźników lotniczych na prowadzenie usług pasażerskich na nowej trasie między regionalnymi portami lotniczymi przez samoloty z liczbą miejsc nie większą niż 80, nie jest zobowiązane do udzielenia zezwolenia na wzajemną usługę lotniczą przez okres dwóch lat, chyba że jest obsługiwane przez samoloty z liczbą miejsc nie większą niż 80 lub nie wchodzi to w skład usług wykonywanych zgodnie z warunkami art. 7, w których w każdym locie między dwoma zainteresowanymi regionalnymi portami lotniczymi dostępne jest w sprzedaży nie więcej niż 80 miejsc.

5. Komisja, na wniosek któregośkolwiek z Państw Członkowskich, które uznaje, że rozwój trasy jest niesłusznie ograni-

czony przez warunki ust. 3 lub 4, lub z własnej inicjatywy, lub w przypadku gdy zaistniała niezgodność dotycząca stosowania ust. 3, prowadzi dochodzenie i na podstawie odnośnych czynników w ciągu dwóch miesięcy od rozpoczęcia swojego dochodzenia podejmuje decyzję, czy ust. 3 lub 4 nadal stosuje się do odnośnej trasy.

6. Komisja powiadamia Radę i Państwa Członkowskie o swojej decyzji. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, działając kwalifikowaną większością głosów, może podjąć w ciągu miesiąca inną decyzję.

Wyznaczenie więcej niż jednego przewoźnika

Artykuł 6

1. Państwo Członkowskie akceptuje wyznaczenie więcej niż jednego przewoźnika na podstawie par państw przez inne Państwo Członkowskie.

2. Akceptuje także wyznaczenie więcej niż jednego przewoźnika na podstawie par miast:

— od dnia 1 stycznia 1991 r. na trasach, na których w poprzednim roku przewieziono więcej niż 140 000 pasażerów lub na które przypada więcej niż 800 lotów powrotnych rocznie,

— od dnia 1 stycznia 1992 r. na trasach, na których w poprzednim roku przewieziono więcej niż 100 000 pasażerów lub na które przypada więcej niż 600 lotów powrotnych rocznie.

Łączenie punktów

Artykuł 7

Przy obsłudze regularnych usług lotniczych do lub z dwóch lub więcej punktów w innym Państwie Członkowskim lub Państwach Członkowskich innych niż Państwo rejestrujące przewoźnikowi lotniczemu Wspólnoty zainteresowane Państwa Członkowskie zezwala na łączenie regularnych usług lotniczych i stosowanie tego samego numeru lotu. Piąta wolność lotnicza między połączonymi punktami może być wykonywana zgodnie z art. 8.

Piąta wolność lotnicza

Artykuł 8

1. Przewoźnikom lotniczym Wspólnoty, zgodnie z niniejszym artykułem, zezwala się na wykonywanie piątej wolności lotniczej między połączonymi punktami w dwóch różnych Państwach Członkowskich na następujących warunkach:

- a) prawa przewozowe są wykonywane w stosunku do usługi, która stanowi lub jest planowana jako przedłużenie albo jako początek usługi do ich państwa rejestrującego;
- b) przewoźnik lotniczy nie może wykorzystywać, przy usługach piątej wolności lotniczej, więcej niż 50 % sezonowej zdolności przewozowej w stosunku do tych samych usług trzeciej i czwartej wolności lotniczej, dla których usługi piątej wolności lotniczej stanowią przedłużenie lub początek.
2. a) Przewoźnik lotniczy może, przy wykonywaniu usług piątej wolności lotniczej, użyć samolotu, różnego, ale nie większego, niż samolot, którego używa dla tej usługi przy wykonywaniu usług trzeciej lub czwartej wolności lotniczej, którego usługi piątej wolności lotniczej stanowią przedłużenie lub początek;
- b) jeżeli więcej niż jedna usługa piątej wolności lotniczej jest wykonywana jako przedłużenie lub początek usługi trzeciej lub czwartej wolności lotniczej, zdolność przewozową określoną w ust. 1 lit. b) stanowi sumaryczna zdolność przewozowa dostępna do przewozu pasażerów piątej wolności lotniczej w zakresie tych usług piątej wolności lotniczej.
3. Przewoźnik lotniczy wykonujący usługę piątej wolności lotniczej zgodnie z niniejszym artykułem przekazuje na żądanie zainteresowanych Państw Członkowskich wszystkie odnośne informacje dotyczące:
- a) sezonowej zdolności przewozowej w zakresie usługi trzeciej i czwartej wolności lotniczej której usługa piątej wolności lotniczej stanowi przedłużenie lub początek; i
- b) w przypadku usług piątej wolności lotniczej, do których stosuje się art. 8 ust. 2 lit. b), sezonowej zdolności przewozowej wykorzystywanej w każdym locie.
- a) port lotniczy lub odnośny system portów lotniczych musi dysponować wystarczającym wyposażeniem, umożliwiającym wykonywanie tych usług;
- b) pomoce nawigacyjne muszą być wystarczające do wykonywanie tych usług.
2. Jeżeli warunki w ust. 1 nie są spełnione, Państwo Członkowskie może, bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową, nałożyć warunki, ograniczyć lub zakazać wykonania tych praw przewozowych. Przed podjęciem takich środków Państwo Członkowskie powiadamia Komisję i przekazuje jej wszelkie niezbędne informacje.
3. Z zastrzeżeniem art. 9 i z wyjątkiem umowy z innym zainteresowanym Państwem Członkowskim (innymi zainteresowanymi Państwami Członkowskimi), Państwo Członkowskie nie udziela zezwolenia przewoźnikowi lotniczemu na:
- a) ustanowienie nowych usług; lub
- b) zwiększenie częstotliwości istniejących usług
- między szczególnym portem lotniczym na swoim terytorium a innym Państwem Członkowskim tak długo, jak przewoźnik lotniczy, licencjonowany przez to drugie Państwo Członkowskie, nie będzie dopuszczony, na podstawie ust. 1 i 2, do ustanowienia nowych usług lub zwiększenia częstotliwości istniejących usług do odnośnego portu lotniczego, do czasu przyjęcia przez Radę i wejścia w życie rozporządzenia w sprawie kodeksu postępowania przy przydziale czasu na start lub lądowanie, opartym na ogólnej zasadzie niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową.
4. Na wniosek któregokolwiek z Państw Członkowskich Komisja dokonuje oceny stosowania ust. 2 i/lub ust. 3 w każdym szczególnym przypadku i w ciągu miesiąca podejmuje decyzję, czy Państwo Członkowskie może nadal stosować środki.
5. Komisja powiadamia Radę i Państwa Członkowskie o swojej decyzji. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć w ciągu miesiąca inną decyzję.

Warunki wykonywania praw przewozowych

Artykuł 9

Niniejsze rozporządzenie nie narusza prawa Państw Członkowskich do regulacji, bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową, rozdziału ruchu lotniczego między porty lotnicze w ramach systemu portów lotniczych.

Artykuł 10

1. Nie naruszając art. 5 ust. 2, wykonywanie praw przewozowych podlega opublikowanym wspólnotowym, krajowym, regionalnym lub lokalnym przepisom dotyczącym bezpieczeństwa, ochrony środowiska naturalnego i przydziału czasu na start lub lądowanie oraz następującym warunkom:

Podziały zdolności przewozowych

Artykuł 11

1. Od dnia 1 listopada 1990 r. Państwo Członkowskie zezwala innemu Państwu Członkowskiemu na zwiększenie zdolności przewozowych w każdym sezonie o 7,5 punkta procentowego w stosunku do sytuacji w odpowiadającym sezonie poprzednim, przy czym każde Państwo Członkowskie może w każdym przypadku wnioskować o przydział zdolności przewozowych w wysokości 60 %.

2. Rada przyjmuje na podstawie wniosku Komisji przedłożonego do dnia 31 grudnia 1991 r., do wykonania nie później niż do dnia 1 stycznia 1993 r., przepisy w celu uchyle-

nia ograniczeń w podziale zdolności przewozowych między Państwami Członkowskimi.

3. Ograniczeń w podziale zdolności przewozowych nie stosuje się do usługi między regionalnymi portami lotniczymi bez względu na zdolność przewozową samolotu.

4. Przy stosowaniu ust. 1 nie uwzględnia się jednostronnych cięć zdolności przewozowej. W takich przypadkach podstawą obliczeń podziału zdolności przewozowych jest zdolność przewozowa oferowana w odpowiadającym poprzednim sezonie przez przewoźnika lotniczego (przewoźników lotniczych) Państwa Członkowskiego, który zredukował swoją zdolność przewozową (którzy zredukowali swoje zdolności przewozowe).

Artykuł 12

1. Na wniosek Państwa Członkowskiego, w którym stosowanie art. 11 doprowadziło do poważnych strat finansowych przewoźnika lotniczego (przewoźników lotniczych), licencjonowanego (licencjonowanych) przez to Państwo Członkowskie, Komisja dokonuje przeglądu i na podstawie odpowiednich czynników, w tym sytuacji rynkowej, sytuacji finansowej przewoźnika lotniczego (przewoźników lotniczych) i osiągniętego stopnia wykorzystania zdolności przewozowych, podejmuje decyzję, czy podział pojemności na trasach do lub z tego Państwa powinien zostać ustabilizowany na czas ograniczony.

2. Na wniosek Państwa Członkowskiego, którego regularne usługi lotnicze są wystawione na konkurencję ze strony usług nieregularnych oraz w którym istnieje sytuacja, z powodu której możliwości przewoźników tego Państwa Członkowskiego do efektywnego konkurowania na rynku są niesłusznie naruszone, Komisja, po zbadaniu wszystkich odnośnych czynników, w tym sytuacji rynkowej i osiągniętego stopnia wykorzystania zdolności przewozowych oraz po konsultacji z innymi zainteresowanymi Państwami Członkowskimi, w ciągu dwóch miesięcy po otrzymaniu wniosku podejmuje decyzję, czy 7,5 punkta procentowego, określonego w art. 11 ust. 1, należy w tych dwustronnych stosunkach zredukować.

3. Komisja powiadamia Radę i Państwa Członkowskie o swojej decyzji. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć w ciągu miesiąca inną decyzję.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 24 lipca 1990 r.

Przepisy ogólne

Artykuł 13

1. Niniejsze rozporządzenie nie stanowi przeszkody dla Państw Członkowskich w zawieraniu między sobą porozumień, które są bardziej elastyczne niż przepisy art. 6, 8 i 11, lub dla utrzymywania takich porozumień w mocy.

2. Przepisów niniejszego rozporządzenia nie wykorzystuje się w celu zmienienia istniejących porozumień o dostępie do rynku lub zdolnościach przewozowych na bardziej restrykcyjne.

Artykuł 14

1. Komisja publikuje sprawozdanie dotyczące wykonywania niniejszego rozporządzenia co dwa lata, a po raz pierwszy nie później niż dnia 31 maja 1992 r.

2. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie gromadzenia informacji do sprawozdania, określonego w ust. 1.

3. Informacje poufne, otrzymane przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia, objęte są tajemnicą służbową.

Artykuł 15

Najpóźniej do dnia 30 czerwca 1992 r. Rada podejmuje decyzję o zmianie niniejszego rozporządzenia, na podstawie wniosku Komisji, przedłożonego do dnia 31 maja 1991 r.

Artykuł 16

Decyzja 87/602/EWG i dyrektywa 83/416/EWG zostają odwołane.

Artykuł 17

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1990 r.

W imieniu Rady
C. MANNINO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Przewoźnicy lotniczy określani w art. 2 lit. e) ppkt ii)

Następujący przewoźnicy lotniczy spełniają kryteria określone w art. 2, lit. e) ppkt ii) tak długo, jak długo są uznawani za krajowych przewoźników lotniczych przez Państwo Członkowskie, które uznawało ich w momencie przyjmowania niniejszego rozporządzenia:

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

ZAŁĄCZNIK II

Wykaz portów lotniczych kategorii 1

BELGIA:	Brussel-Zaventem
DANIA:	Copenhagen-Kastrup/ Roskilde
NIEMCY:	Frankfurt-Rhein-Main, Düsseldorf-Lohausen, Munich-Riem
HISZPANIA:	Palma-Mallorca, Madrid-Barajas, Malaga, Las Palmas
GRECJA:	Athens-Hellinikon, Salonika-Micra
FRANCJA:	Paris-Charles de Gaulle/Orly
IRLANDIA:	Dublin
WŁOCHY:	Rome-Fiumicino/Ciampino, Milan-Linate/Malpensa
NIDERLANDY:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGALIA:	Lisbon, Faro
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton