

# РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 2408/92 НА СЪВЕТА

от 23 юли 1992 година

**относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни маршрути 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<sup>1</sup>;

като взе предвид становището на Европейския парламент<sup>2</sup>;

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет<sup>3</sup>;

като има предвид, че е важно да се установи политика във въздушния транспорт по отношение на вътрешния пазар за период, изтичащ на 31.11.1992 г., както е предвидено в член 8а от Договора;

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

като има предвид, че Решение 87/602/ЕИО на Съвета от 14.12.1987 г. за разпределението на пътническия капацитет между въздушните превозвачи по редовни въздушни линии и за достъпа на въздушните превозвачи до редовни въздушни маршрути между държавите-членки<sup>4</sup> и Регламент (ЕИО) № 2343/90 на Съвета от 24.07.1990 г. относно достъпа на въздушните превозвачи до редовни въздушни маршрути в рамките на Общността и за разпределението на пътническия капацитет между въздушните превозвачи по редовни въздушни линии между държавите-членки<sup>5</sup> основават първите стъпки към постигане на вътрешен пазар по отношение на въздушни превозвачи от Общността по редовни, вътрешни за Общността, въздушни маршрути;

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

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

---

<sup>1</sup> ОВ С 258, 4. 10. 1991 г., стр. 2

<sup>2</sup> ОВ С 125, 18. 5. 1992 г., стр. 146

<sup>3</sup> ОВ С 169, 6. 7. 1992 г., стр. 15.

<sup>4</sup> ОВ L 374, 31. 12. 1987 г., стр. 19.

<sup>5</sup> ОВ L 217, 11. 8. 1990 г., стр. 8.

като има предвид, че в Регламент (ЕИО) № 2343/90 Съветът е решил да отмени ограниченията по отношение на капацитета между държави-членки към 01.01.1993 г.;

като има предвид, че в Регламент (ЕИО) № 2343/90 Съветът потвърждава, че правата за каботажен трафик са неразделна част от вътрешния пазар;

като има предвид, че споразумения за по-голямо сътрудничество в използването на летище Гибралтар бяха съгласувани в Лондон на 02.12.1987 г. между Кралство Испания и Обединеното кралство в съвместна декларация на външните министри на двете страни, а такива споразумения все още им предстои да влязат в действие;

като има предвид, че разработването на въздушната трафик система на Гръцките и на Атлантическите острови, влизащи в автономния регион на Азорските острови е понастоящем незадоволително и по тази причина летища, разположени в този район следва временно да бъдат изключени от прилагане на регламента;

като има предвид, че е необходимо да се премахнат ограниченията, за множественост на назначаването и правото на пета свобода на въздуха, и поетапното въвеждане на правото на каботаж с цел да се стимулира развитието на сектора на въздушния транспорт в Общността и да се подобрят услугите, предлагани на потребителите;

като има предвид, че е необходимо да се предвидят специални разпоредби, при ограничени обстоятелства, за задължения за обществена услуга, необходими за поддържане на съответни въздушни услуги в националните райони;

като има предвид, че е необходимо да се предвидят 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 разпределение 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, опазване на околната среда и условията, свързани с достъпа до летищата и трябва да бъдат третираны без дискриминация;

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

като има предвид, че като се вземе под внимание положението на конкурентен пазар, следва 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 обхванати в един регламент;

като има предвид, че настоящият регламент частично замества Регламент (ЕИО) № 2343/90 и Регламент (ЕИО) на Съвета № 948/91 от 4 февруари 1991 г. относно оперирането на въздушни товарни услуги между държавите-членки<sup>6</sup>,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

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

2. Прилагането на настоящия регламент спрямо летището на Гибралтар се подразбира да бъде безпристрастно спрямо съответните правни позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство що се отнася до техния спор по въпроса за суверенитета на територията, върху която е разположено то.

3. Прилагането на разпоредбите на настоящия регламент спрямо летището на Гибралтар се преустановява докато споразуменията в съвместната декларация, направена от външните министри на Кралство Испания и Обединеното кралство на 02.12.1987 г. не влязат в действие. Правителствата на Испания и Обединеното кралство ще информират Съвета за тази дата.

4. Летищата на Гръцките и Атлантическите острови, обхващащи автономния район на Азорските острови, се изключват от прилагането на настоящия регламент до 30 юни 1993 г. Освен ако Съветът, по предложение на Комисията, не реши друго, това изключване се прилага за допълнителен период от пет години и може да бъде продължено за още пет оттам нататък.

### *Член 2*

По смисъла на настоящия регламент:

а) "въздушен превозвач" означава дружество за въздушен транспорт с валиден оперативен лиценз;

б) "въздушен превозвач на Общността" означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от държава-членка в съответствие с

---

<sup>6</sup> ОВ L 36, 8. 2. 1991, р. 1.

Регламент (ЕИО) №2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за лицензиране на въздушни превозвачи<sup>7</sup>;

в) "въздушна услуга" означава полет или серия от полети, превозващи пътници, товари и/или поща срещу вознаграждение и/или наем;

г) "редовна въздушна услуга" означава серия от полети, всяка от които притежава всички характеристики, посочени по -долу:

(i) извършва се от въздушно средство за транспортиране на пътници или на пътници и товари и/или пощенски пратки срещу вознаграждение, по такъв начин, че за всеки полет има на разположение места за индивидуално закупуване от потребителите (или директно от въздушния превозвач, или от неговите упълномощени представители);

(ii) оперира се така, че да обслужва трафик между същите две точки, или повече точки,:

1. в съответствие с публикувано разписание, или

2. с полети, които са дотолкова регулярни или чести, че могат да съставляват явна систематична серия;

д) "полет" означава отправяне от определено летище към определено летище - дестинация;

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

ж) "продажба само на места" означава продажба на места, без пакет от други услуги, като настаняване, директно на потребителя от въздушния превозвач или упълномощените от него представители или от чартър;

з) "съответни държави-членки" означава държави-членки, между или в рамките на които се оперира една въздушна услуга;

и) "включени държави-членки" означава съответните държави-членки и държавите-членки, в които въздушния превозвач, опериращ въздушната услуга е/са лицензиран/и;

й) "държава на регистрация" означава държава-членка, в която е издаден лицензът, посочен в буква б);

к) "летище" означава всеки район в държава-членка, който е отворен за търговски въздушно-транспортни операции;

л) "регионално летище" означава всяко летище, освен това, записано в списъка от приложение I, като летище категория 1;

---

<sup>7</sup> Вж. стр.1 от настоящия *Официален вестник*.

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

н) "капацитет" означава броя на местата, предложени на потребителите по планирана въздушна услуга за определен период от време;

о) "задължение за обществена услуга" означава всяко задължение, наложено на въздушен превозвач да предприеме, по отношение на всеки маршрут, който е лицензиран да оперира от държава-членка, всички необходими мерки, за да гарантира предоставянето на услуга, която да задоволява фиксирани стандарти за продължителност, редовност, капацитет и ценообразуване, които въздушният превозвач не би възприел, ако се ръководеше единствено от своите търговски интереси.

### *Член 3*

1. Предмет на настоящия регламент, на въздушните превозвачи от Общността им се позволява съответните държави-членки да упражняват права на трафик по маршрути в рамките на Общността.

2. Въпреки параграф 1, преди 1 април 1997 г. държава-членка няма да бъде задължена да разрешава права за каботажен трафик в рамките на своята територия от въздушен превозвач на Общността, лицензиран от друга държава-членка, освен ако:

i) правата за трафик се упражняват за услуга, която създава и е планирана като продължение на линия от, или като предварителна линия до държавата-членка, регистрирала въздушния превозвач;

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

3. Въздушният превозвач, опериращ каботажна услуга в съответствие с параграф 2 предоставя при поискване на включената държава-членка всичката информация, необходима за изпълнението на разпоредбите на този параграф.

4. Въпреки параграф 1, преди 1 април 1997 г. държава-членка може, без дискриминация на основание националност на притежанието и идентификацията за въздушен превозвач, независимо дали титуляр или кандидат за въпросните отсечки, да регулира достъпа до маршрути в рамките на територията си за въздушни превозвачи, лицензирани от самата нея в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92, докато в противен случай не накърнява законодателството на Общността и по-специално, правилата за конкуренция.

#### Член 4

1. а) Държава-членка, след консултации с другите съответни държави-членки и след като са уведомили Комисията и въздушните превозвачи, опериращи по маршрута, може да наложи задължение за обществена услуга на даден маршрут, по отношение на редовни полети до летище, обслужващо периферен район или район в процес на развитие, който се намира на територията ѝ или на маршрут със слаб трафик, 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 редовни въздушни услуги, задоволяващи фиксираните стандарти на продължителност, редовност, капацитет и ценообразуване, които въздушните превозвачи не биха допуснали, ако вземат под внимание само своите търговски интереси. Комисията публикува съществуването на това задължение за обществена услуга в *Официален вестник на Европейските общности*.

б) Задоволителността на редовна въздушна услуга се оценява 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) цената на транспортиране и условия, които могат да бъдат цитирани пред потребителя;
- (iv) комбинирания 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, съответните държави-членки могат да включат в задължението 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 се определя в съответствие с другите условия на задължението за обществена услуга.

г) Ако нито един въздушен превозвач не е започнал или няма намерение да започне редовни въздушни услуги по маршрут в съответствие със задълженията 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 се преразглежда. Правото да оперират такива услуги се предлага чрез публичен търг или по единично или като група от маршрути, на всеки въздушен превозвач от Общността, който има право да оперира такива авиолинии. Поканата за търга се публикува в *Официален вестник на Европейските общности*, а крайният срок за представяне на тръжните заявления да не бъде по-кратък от един месец след

публикацията. Заявленията, направени от въздушните превозвачи се предават след това на други съответни държави-членки и на Комисията.

д) Поканата за участие в търг и последващите контакти покриват между другото, следните точки:

(i) стандартите, които се изискват по задълженията за обществена услуга;

(ii) правила, отнасящи се до изменения 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 се извършва, колкото е възможно по-скоро, като се взема предвид задоволителността на услугата, включително цени и условия, които могат да бъдат цитирани пред потребители, както и стойността на компенсацията, изискваща се от съответната държава-членка /държави-членки/, ако е необходима такава.

ж) Въпреки буква е), период от два месеца след крайния срок за подаване на заявленията изминава преди да се направи избор с цел да се даде възможност на другите държави-членки да представят своите коментари.

з) Една държава-членка може да изплати сума на въздушния превозвач, който е бил избран съгласно буква е) за това, че е задоволил стандартите, които се изискват по задълженията за обществена услуга, наложени съгласно този параграф; такова възстановяване на суми взема под внимание разходите и приходите от услугата.

и) Държавите-членки предприемат мерки, за да подсигурят, че всяко решение, взето съгласно настоящия член, може да бъде ефективно разгледано и по-специално, колкото е възможно по-бързо, на основание, че такива решения са нарушили законодателството на Общността или националните правила, прилагащи това законодателство.

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

к) Буква г) няма да се прилага при случаи, когато друга въпросна държава-членка предложи задоволителна алтернатива за изпълнение на задължението за обществена услуга.

2. Параграф 1, буква г) няма да 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 фактори, които имат значение по това дали параграф 1 продължава да се прилага по отношение на въпросния маршрут.

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 маршрути, за които по време на влизането на настоящия 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 дата е първа.

#### *Член 6*

1. Независимо от член 3, държава-членка може, там където един лицензиран от нея въздушен превозвач е започнал да оперира редовна 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 въздушен превозвач 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 настоящия член.

#### *Член 7*

При оперирането на въздушни услуги, на въздушен превозвач от Общността се позволява от съответните държави-членки да комбинира въздушните услуги и да ползва същия полетен номер.



## Член 8

1. Настоящият регламент няма да се отрази върху 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 трафик права ще бъде 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 молба на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията разглежда прилагането на параграф 1 и 2, а в рамките на един месец от получаване на молбата или след консултация с Комитета, посочен в член 11, решава дали държавата-членка може да продължи с прилагането на мерките. Комисията съобщава 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, действащ с квалифицирано мнозинство, може, при изключителни обстоятелства, да вземе различно решение за период от един месец.

5. Когато държава-членка реши да основе нова летищна система или да модифицира вече съществуваща такава, тя информира другите държави-членки и Комисията. След като се докаже, че летищата са групирани заедно, като обслужващи един и същи град или агломерация, Комисията публикува преработеното приложение II в *Официален вестник на Европейските общности*.

## Член 9

1. Когато съществуват сериозни проблеми като претоварване и/или опазване на околната среда, отговорната държава-членка може, според настоящия член, да наложи условия да ограничи или да откаже упражняването на трафик права, 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:

- са недискриминационни по отношение на националност или идентификация на въздушен превозвач;

- имат ограничен срок на валидност, не надвишаващ три години, след който се преразглеждат;

- няма ненужно да засегнат целите на настоящия регламент;

- няма прекалено да изкривят конкуренцията между въздушни превозвачи;

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

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

4. По молба на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията разглежда действия, споменати 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 взема под внимание възможността от необратими ефекти. След като се консултира с Комитета, посочен в член 11, Комисията, месец след като е получила всичката необходима информация, решава дали действието е подходящо и е съобразено с настоящия регламент и по никакъв друг начин не противоречи на законодателството на Общността. Комисията ще уведоми за решението си Съвета и другите държави-членки. В очакване на подобно действие, Комисията може да реши междинни мерки, включително преустановяване, като цяло или отчасти, на действията, като специално се вземе под внимание възможността за необратими ефекти.

5. Въпреки параграфи 3 и 4, държава-членка може да предприеме необходимите действия за справяне с внезапни краткотрайни проблеми, при условие че подобни действия са съвместими с параграф 2. Комисията и държавите-членки се информират незабавно за подобни действия и обясненията за тях. Ако проблемите, предизвикващи необходимост 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 молба на включените държави-членки /държава-членка/ или по своя собствена инициатива, Комисията може да отмени това действие, ако то не спазва изискванията на параграфи 1 и 2 или по друг начин е в противоречие на законодателството на Общността.

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

7. Когато решение, взето от държава-членка в съответствие с този член, ограничава дейността на въздушни превозвачи от Общността по вътрешен-маршрут на Общността, 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 услуги, по същия начин се третират всички молби от въздушни превозвачи на Общността за нови или допълнителни услуги по този маршрут.

8. Без да се нарушават разпоредбите на член 8, параграф 1 и, освен със съгласието на включена/и държава-членка /държави-членки/, държава-членка няма да упълномощи въздушен превозвач:

а) да създава нова услуга, или

б) да увеличава честотата на съществуващата услуга, между конкретно летище и неговата територия и друга държава-членка за такъв период от време, за какъвто въздушен превозвач, лицензиран от тази друга държава-членка не е получил разрешение, на базата на правилата за разпределение на слотовете, съгласно член 8, параграф 2, да създава нови услуги или да увеличава честотата на съществуваща услуга към въпросното летище, в очакване на приемането от Съвета и влизането в сила на регламент за кодекс на поведение при разпределение на слотовете, основан на общия принцип на недискриминация на базата на националност.

#### *Член 10*

1. Ограниченията в капацитета няма да се прилагат спрямо въздушни услуги, покрити от настоящия регламент, освен както е залегнало в членове 8 и 9 и в този член.

2. Когато прилагането на параграф 1 е довело до сериозни финансови щети за редовния въздушен превозвач, лицензиран от държава-членка, Комисията извършва ревизия по молба на тази държава-членка и, на базата на всички фактори, които имат значение, включително и пазарното положение, и по-специално наличието на ситуация, при която възможностите на въздушните превозвачи от тази държава-членка ефективно да се конкурират на пазара са прекалено засегнати, финансовото положение на съответния/те въздушен/и превозвач/и и постигнатото използване на капацитета, взема решение дали капацитета по планираната въздушна услуга 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, действащ с квалифицирано мнозинство, може в изключителни случаи да вземе различно решение в рамките на един месец.

#### *Член 11*

1. Комисията се подпомага от консултативен комитет, съставен от представители на държавите-членки и оглавен от представител на Комисията.

2. Комитетът съветва Комисията по прилагането на членове 9 и 10.

3. Нещо повече, Комисията може да се консултира с Комитета по всеки въпрос, свързан с прилагането на настоящия регламент.

4. Комитетът съставя свой процедурен правилник.

*Член 12*

1. С цел да изпълнява задълженията си по настоящия регламент, Комисията може да придобива всичката необходима ѝ информация от съответните държави-членки, които също осигуряват предоставянето на информация от въздушни превозвачи, 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, чрез 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 след това.

*Член 14*

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

2. Поверителна информация, придобита при прилагането на настоящия регламент, се запазва от професионалната тайна.

*Член 15*

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

*Член 16*

Настоящият регламент влиза в сила от 1 януари 1993 г.

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

Съставено в Брюксел на 23 юли 1992 година.

*За Съвета:*

*Председател*

