

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 95/93 НА СЪВЕТА

от 18 януари 1993 година

относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

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

като взе предвид предложението на Комисията ¹,

като взе предвид становището на Европейския парламент ²,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ³,

като има предвид, че съществува увеличаваща се разлика между разрастването на системата на въздушен транспорт в Европа и възможностите на летищната инфраструктура да отговори на това разрастване; че вследствие на това броят на претоварените летища в Общността непрекъснато се увеличава;

като има предвид, че разпределянето на слотовете на претоварените летища би следвало да се извършва въз основа на неутрални, прозрачни и недискриминационни правила;

като има предвид, че спазването на принципа на неутралност се извършва по най-добър начин, когато решението за координиране дейността на дадено летище се взема от държавата-членка, която отговаря за това летище, като това става на основата на обективни критерии;

като има предвид, че при определени условия, с цел да се улесни оперирането, е желателно дадена държава-членка да може да обяви определено летище за координирано, при положение че бъдат спазвани принципите на прозрачност, неутралност и липса на дискриминация;

като има предвид, че държавата-членка, която отговаря за координираното летище, трябва да определи координатор, чиято неутралност да бъде безспорна;

като има предвид, че прозрачността на информацията представлява основен елемент за осигуряване провеждането на обективна процедура по разпределяне на слотовете;

като има предвид, че принципите, на които почива настоящата система за разпределяне на слотовете, биха могли да послужат като основа за настоящия регламент, при положение че тази система взема предвид развитието в областта на транспорта в Общността;

¹ ОВ С 43, 19.2.1991 г., стр. 3.

² ОВ С 13, 20.1.1992 г., стр. 446.

³ ОВ С 339, 31.12.1991 г., стр. 41.

като има предвид, както е предвидено в Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушните превозвачи на Общността до вътрешните въздушни маршрути на Общността⁴, че политиката на Общността има за цел по-специално да улесни конкуренцията и да насърчава излизането на пазара; че за постигането на тези цели е необходимо да се окаже решителна помощ на превозвачите, желаещи да започнат да оперират по вътрешните въздушни маршрути на Общността;

като има предвид, че системата, прилагана понастоящем, включва придобити права;

като има предвид, че бъдещите разпоредби би трябвало да разрешават включването на новопоявили се участници на пазара в рамките на Общността;

като има предвид, че е необходимо да се приемат специални разпоредби при определени условия за осигуряване на адекватен вътрешен въздушен транспорт за обслужване на районите на заинтересованата държава-членка;

като има предвид, че е необходимо също така да се избегнат случаите, когато поради липса на свободни слотове, предимствата на либерализацията се разпределят неравномерно, а конкуренцията се нарушава;

като има предвид, че е желателно използването по най-добър начин на съществуващите слотове, с цел осъществяването на изложените по-горе цели;

като има предвид, че е желателно третите страни да осигуряват еднакво третиране на превозвачите от Общността;

като има предвид, че прилагането на настоящия регламент не нарушава определените от Договора правила относно конкуренцията, и по-специално тези, които са предвидени от членове 85 и 86 от него;

като има предвид, че Кралство Испания и Обединеното кралство се договориха в Лондон на 2 декември 1987 г. чрез съвместна декларация на министрите на външните работи на двете страни за прилагането на режим на засилено сътрудничество при експлоатацията на летището на Гибралтар; че прилагането на този режим все още не е започнало;

като има предвид, че настоящият регламент би трябвало да бъде преразгледан след определен период на приложение, за да се оцени ефективността на функционирането му,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложно поле

⁴ ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8.

1. Настоящият регламент се прилага при разпределяне на слотовете на летищата на Общността.

2. Прилагането на настоящия регламент по отношение на летището на Гибралтар се извършва без да се нарушават юридическите становища съответно на Кралство Испания и Обединеното кралство при спора им за суверенитета над територията, на която се намира това летище.

3. Разпоредбите на настоящия регламент към летището на Гибралтар не се прилагат, докато влезе в сила режимът, предвиден в съвместната декларация от 2 декември 1987 г. на министрите на външните работи на Кралство Испания и на Великобритания. Правителствата на Кралство Испания и на Обединеното кралство ще информират Съвета за датата на това влизане в сила.

Член 2

Определения

по смисъла на настоящия регламент:

а) под „слот“ се има предвид предвидения наличен час на кацане или отлитане, който се определя за движение на въздухоплавателно средство на определена дата на летище, което е координирано по смисъла на настоящия регламент;

б) под „нов участник“ се има предвид:

i) въздушен превозвач, който иска да му бъдат разпределени слотове на летище за определен ден, и който разполага с по-малко от четири слота или е получил по-малко от четири слота на това летище към въпросния ден.

или

ii) въздушен превозвач, който иска да му бъдат разпределени слотове за извършване на въздушна услуга без междинно кацане между две летища на Общността, когато най-много двама други въздушни превозвачи извършват директна въздушна услуга между тези летища или системи от летища към въпросния ден, и който разполага с по-малко от четири слота или е получил по-малко от четири слота на това летище към въпросния ден за извършване на горепосочената въздушна услуга без междинно кацане.

Въздушен превозвач, разполагащ с повече от 3 % от всички слотове, които са налични към въпросния ден на определено летище, или разполагащ с повече от 2 % от всички слотове, които са налични към въпросния ден на определена система от летища, от която горепосоченото летище е част, не се счита като нов участник на това летище;

в) под „директна въздушна услуга“ се има предвид въздушна услуга, осигурявана между две летища, включително междинните кацания, с едно и също въздухоплавателно средство и един и същ номер на полета;

г) под „период на часово планиране” се имат предвид летният или зимният сезон, така както това е установено в часовото разписание на въздушните превозвачи;

д) под „въздушен превозвач на Общността” се има предвид въздушен превозвач, който притежава валиден лиценз за експлоатация, издаден от някоя от държавите-членки в съответствие с Регламент (ЕИО) на Съвета № 2407/92 от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушните превозвачи ⁵;

е) под „координирано летище” се има предвид летище, на което има определен координатор, с цел да се улесни дейността на въздушните превозвачи, които оперират или възнамеряват да оперират на това летище;

ж) под „напълно координирано летище” се има предвид координирано летище, на което всяко кацане или излитане през периодите, през които летището е напълно координирано, се извършва след предварително определяне на слот на въздушния превозвач от координатор;

з) под „система от летища” се имат предвид две или повече летища, които функционират съвместно и обслужват един и същ град или агломерация, както е указано в приложение II към Регламент (ЕИО) № 2408/92.

Член 3

Условия за извършване на координиране на летище

1. Дадена държава-членка може да обяви определено летище за координирано единствено при прилагане на разпоредбите на настоящия член.

2. Дадена държава-членка въпреки това може да приеме, че независимо кое летище ще бъде смятано за координирано, при положение че се спазват принципите на прозрачност, неутралност и липса на дискриминация.

3. i) Когато въздушните превозвачи, които извършват повече от половината от дейностите на определено летище, и/или летищните власти считат капацитета му за недостатъчен предвид реално извършваните или предвидените дейности за определени периоди

или

ii) когато новите участници изпитват сериозни проблеми при получаване на слотове

или

iii) когато някоя от държавите-членки сметне за необходимо,

държавата-членка трябва да следи в най-кратки срокове да бъде извършено задълбочено проучване на капацитета на летището, като се вземат предвид методите, възприети по принцип в тази област, с цел да се определи по какъв начин капацитетът

⁵ ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

може да бъде увеличен в краткосрочен план, като се извършват промени по отношение на инфраструктурата или експлоатацията, и се определи календарен график за решаване на проблемите. Това проучване трябва да се актуализира на равни интервали от време. Проучването и използвания при него метод трябва да бъдат предоставени на разположение на заинтересованите страни.

4. Ако след провеждане на консултация с въздушните превозвачи, които използват редовно летището, с техните представителни организации, с летищните власти, с органите, отговорни за контрола на въздушния трафик, и с организациите на пасажерите, когато съществуват такива, проучването не покаже възможности за разрешаване в краткосрочен план на сериозните проблеми, държавата-членка трябва да следи летището да бъде обявено за напълно координирано през периодите, през които има проблеми, свързани с капацитета.

5. Когато на определено летище, което е обявено като напълно координирано, бъде достигнат капацитет, който е достатъчен за реално извършваните или предвидените дейности, неговият статут на напълно координирано летище се отменя.

Член 4

Координатор

1. Държавата-членка, отговорна за дадено координирано или напълно координирано летище, трябва да следи за координатор на летището да бъде определено физическо или юридическо лице, което притежава задълбочени познания относно координирането при планиране на движението на въздухоплавателните средства на въздушните превозвачи, след извършване на консултации с въздушните превозвачи, които използват редовно летището, с техните представителни организации и с летищните власти. Едно и също лице може да бъде определено като координатор на няколко летища.

2. Държавата-членка трябва да следи координаторът да изпълнява напълно независимо задачите, предвидени от настоящия регламент.

3. Координаторът действа съгласно настоящия регламент по начин, който е неутрален, недискриминационен и прозрачен.

4. Координаторът участва в международните конференции за планиране на движението на въздухоплавателните средства на въздушните превозвачи при спазване на правото на Общността.

5. Координаторът отговаря за разпределянето на слотовете.

6. Координаторът осъществява надзор относно използването на слотовете.

7. Когато слотовете бъдат разпределени, координаторът изпраща при поискване и в разумен срок за преглед следната информация на всички заинтересовани страни:

а) относно исторически наложилите се слотове, представени по компании за въздушен превоз и класирани по хронологичен ред за всички превозвачи, които използват летището;

б) относно поисканите слотове (първоначално), с разбивка за всеки превозвач и класирани по хронологичен ред, за всички превозвачи;

в) относно всички разпределени слотове, както и относно висящите молби, с разбивка за всеки превозвач и класирани по хронологичен ред, за всички превозвачи;

г) относно все още наличните слотове;

д) пълна и детайлизирана информация относно критериите за разпределяне на слотовете.

8. Информацията, визирана в параграф 7, трябва да се изпрати най-късно до началото на съответните конференции по планиране на движението на въздухоплавателните средства или, в зависимост от случая, по време на тяхното провеждане и след това.

Член 5

Координационен комитет

1. Държавите-членки трябва да следят на всяко летище, което е обявено за напълно координирано, да бъде създаден координационен комитет за подпомагане с консултативна цел на координатора, визиран в член 4. Участието в този комитет е отворено най-малко за превозвачите и/или за техните представителни организации, които използват редовно летището (или летищата), за заинтересованите летищни власти, и за представителите на органите, отговорни за контрола на въздушния трафик. Един и същ координационен комитет може да бъде определен да отговаря за няколко летища.

Координационният комитет между другото има за задача да предоставя становища относно:

- възможностите за увеличаване на капацитета, определен съгласно разпоредбите на член 6,
- начините за подобряване на условията относно трафика на въпросното летище,
- разглеждането на жалбите относно разпределянето на слотове в съответствие с разпоредбите на член 8, параграф 7,
- определянето на методите за контрол на използването на разпределените слотове,
- определянето на принципите за разпределяне на слотовете, като се вземат предвид местните условия,

- разглеждането на сериозните проблеми, с които се сблъскват новите участници, съгласно разпоредбите на член 10.

2. Параграф 1 може да бъде прилаган спрямо летищата, които са обявени като координирани по силата на разпоредбите на член 3.

Член 6

Капацитет на летището

1. На всяко летище, на което се извършва разпределяне на слотове, компетентните власти трябва да определят два пъти годишно съгласно методите, възприети по принцип в тази област, наличния капацитет за разпределяне на слотове, в сътрудничество с представителите на органите, отговорни за контрола на въздушния трафик, митническата администрация и имиграционните власти, въздушните превозвачи, които използват редовно летището, и/или техните представителни организации, както и координатора на летището. Когато компетентните органи не са летищните власти, с последните също така се извършват консултации.

Тази дейност се основава на обективен анализ на възможностите за приемане на въздушния трафик, като се вземат предвид различните видове трафик на въпросното летище.

Резултатите от тази дейност се съобщават своевременно на координатора на летището, преди да се извърши началното разпределяне на слотовете за нуждите на конференциите по планиране на движението на въздухоплавателните средства.

2. Параграф 1 може да бъде прилаган спрямо летищата, които са обявени като координирани по силата на разпоредбите на член 3.

Член 7

Информация, предоставяна на координатора

Въздушните превозвачи, които оперират или възнамеряват да оперират на координирано или напълно координирано летище, са длъжни да предоставят на координатора поисканата от него точна информация.

Член 8

Процедура по разпределяне на слотовете

1. а) При спазване на разпоредбите на член 10, превозвач, използвал слот, който му е бил разпределен от координатора, може да претендира за използване на същия слот за следващия период на часово планиране.

б) Когато не могат да бъдат удовлетворени всички искания за получаване на слотове, подадени от заинтересованите превозвачи, се отдава предпочитание на търговските въздушни услуги и по-специално на редовните въздушни услуги и на непериодичните, но програмирани въздушни услуги.

в) Координаторът също така трябва да взема предвид допълнителните правила относно приоритетите, определени от сектора на въздушния транспорт, и ако е възможно, допълнителните принципи, определени от координационния комитет, които позволяват да се вземат предвид местните условия, при положение че тези принципи не нарушават правото на Общността.

2. Когато дадено искане за получаване на слот не може да бъде удовлетворено, координаторът съобщава причините на подалия молбата въздушен превозвач, и му посочва най-близкия наличен слот.

3. Координаторът полага усилия да подпомага удовлетворяването на молбите за слотове *ad hoc* за всички видове въздушни услуги, включително и за полетите с общо предназначение. За тази цел той може да използва свободните слотове в пула, визиран в член 10, които все още не са разпределени, както и слотовете, освобождаващи се в последния момент.

4. Слотовете могат свободно да бъдат разменяни между превозвачите или един превозвач може да ги прехвърли от един маршрут към друг, или от един към друг вид услуга, по общо съгласие след поемане на частичен или пълен контрол над компанията, или едностранно. Всяка размяна или прехвърляне трябва да бъде прозрачна и трябва да получи одобрението на координатора, че е осъществима и:

а) че няма да попречи на функционирането на летището;

б) че ще бъдат спазвани ограниченията, наложени от някоя от държавите-членки съгласно разпоредбите на член 9;

в) че промяната при използването не влиза в обсега на разпоредбите на член 11.

5. Слотовете, разпределени на новите участници, които извършват въздушни услуги между две летища на Общността, не могат в продължение на два сезона да бъдат разменяни между въздушните превозвачи или прехвърляни от един въздушен превозвач от един маршрут към друг, както е предвидено в параграф 4.

6. Комисията, след консултация с въздушните превозвачи, координаторите и летищните власти, може да определи стандарти, на които трябва да отговарят компютърните системи, използвани от координаторите, за да се осигури правилното прилагане на членове 4 и 7.

7. В случай на жалба относно разпределянето на слотовете, координационният комитет разглежда въпроса и може да представи на координатора предложения, които имат за цел разрешаването на проблемите.

8. Ако след разглеждането на въпроса от координационния комитет проблемите не могат да бъдат разрешени, заинтересованата държава-членка може да предвиди посредничество на представителна организация на въздушните превозвачи или на друга трета страна.

Член 9

Регионални услуги

1. Дадена държава-членка може да резервира някои от слотовете на напълно координирано летище за редовните услуги, извършвани в рамките на нейната територия:

а) по маршрут към летище, което обслужва периферен район или развиващ се район, разположен на нейна територия, ако този маршрут се счита като жизнено необходим за икономическото развитие на региона, в който се намира летището, при условие:

i) че съответните слотове бъдат използвани по този маршрут към датата на влизане в сила на настоящия регламент;

ii) че този маршрут се обслужва само от един превозвач;

iii) че никакво друго средство за транспорт не може да предостави адекватна услуга;

iv) че резервирането на слотове приключи, когато втори въздушен превозвач започне извършването на редовна вътрешна услуга по този маршрут със същата честота като първия въздушен превозвач, и ако той извършва тази услуга през най-малко един сезон;

б) по маршрути, относно които са наложени задължения за осигуряване на обществена услуга в съответствие със законодателството на Общността.

2. Процедурите, визирани в член 4, параграф 1, букви г) - и) на Регламент (ЕИО) № 2408/92, се прилагат при положение, че има друг въздушен превозвач, който е заинтересован от експлоатирането на маршрута, и ако той не е в състояние да получи слот във времевия отрязък от един час преди и един час след часовете, които е поискал от координатора.

3. Държавите-членки предоставят на Комисията списък на маршрутите, относно които по този начин са запазени слотове на напълно координираните летища. Те правят това за пръв път на датата на влизане в сила на настоящия регламент. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейските общности* пълния списък на съответните маршрути най-късно два месеца след предоставянето на горната информация.

Член 10

Включване на слотовете в пул

1. На летище, на което се извършва разпределяне на слотове, се създава пул, който за всеки период на координиране включва новосъздадените слотове, неизползваните слотове, слотовете, които са изоставени от определен превозвач по време или в края на сезона, или слотовете, които са станали свободни по други причини.

2. Всеки неизползван слот се изтегля и се включва в съответния пул, освен ако неизползването му може да бъде оправдано със спирането на полетите на определен

тип въздухоплателно средство, затварянето на летище или въздушно пространство, или поради всяка друга подобна причина от изключителен характер.

3. Фактът, че даден превозвач е получил някои слотове за извършване на редовна услуга или за извършване на непериодична услуга, но която е програмирана в определен момент на деня и в един и същ ден от седмицата през определен период, който може да покрие цял сезон на часово планиране, не дава право на този превозвач да ползва същата поредица от слотове през следващия съответен период, освен ако той не е в състояние да докаже на координатора, че е използвал тези слотове с негово разрешение през най-малко 80 % от периода, за който те са му отпуснати.

4. Слотовете, разпределени на даден превозвач преди 31 януари за следващия летен сезон, или преди 31 август за следващия зимен сезон, но които са върнати на координатора за извършване на преразпределянето им преди тези дати, не се вземат предвид при изчисляване на процента на използване.

5. Когато не е възможно да се докаже, че процентът на използваемост на поредицата от слотове е най-малко 80 %, всички слотове от поредицата се включват в пула, освен ако се докаже, че неизползването на слотовете се дължи на някоя от следните причини:

а) непредвидими и непреодолими обстоятелства, на които превозвачът не може да повлияе по никакъв начин, като например:

- спирането на полетите с въздухоплателни средства от вида, който най-често се използва за осигуряване на въпросната услуга

или

- затварянето на летище или въздушно пространство;

б) проблеми, възникващи при започването на нова редовна „пасажерска” услуга, осигурявана посредством въздухоплателни средства с капацитет, който е по-малък или равен на 80 места по маршрут между регионално летище и координираното летище, като годишният капацитет по този маршрут не надвишава 30 000 места,

или

в) сериозни финансови трудности на заинтересования въздушен превозвач от Общността, които са довели до издаването от страна на компетентните в съответната област власти на временен лиценз, в очакване на финансовото стабилизиране на превозвача, в съответствие с член 5, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 2407/92;

г) прекъсване на поредица от непериодични услуги, поради анулиране на поръчки от туроператори, по-специално извън обичайния период на голям наплив, при положение че процентът на общо използване на слота не е под 70 %;

д) прекъсване на поредица от услуги, поради действие, което има за цел да окаже влияние на тези услуги, така че за въздушния превозвач да стане невъзможно от практическа и/или техническа гледна точка да извършва операциите както е било предвидено.

6. Ако за новите участници продължават да съществуват сериозни проблеми, държавата-членка трябва да следи да бъде свикано заседание на координационния комитет на летището, за да се разгледат възможностите и да се намери решение на проблемите. Комисията трябва да бъде поканена да присъства на това заседание.

7. Без да се нарушават разпоредбите на член 8, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 2408/92, слотовете, които са включени в пуловете, се разпределят между подалите молба превозвачи. 50 % от тези слотове се дават на новите участници, освен ако подадените от тях молби са по-малко от 50 % от всички подадени молби.

8. Нов участник, който е получил слотове във времевия отрязък от два часа преди и два часа след поискания от него час, но който откаже да приеме тези слотове, загубва статута си на нов участник.

Член 11

Защитен механизъм

1. Когато не може да бъде намерено решение по смисъла на параграф 2, и тъй като не трябва да съществува нарушаване на конкуренцията между заинтересованите въздушни превозвачи, даден въздушен превозвач няма право да използва гъвкавите правила, предвидени в член 8, параграф 4, за въвеждане на един (или няколко) допълнителен(ни) полет(а) по маршрут между напълно координирано летище, разположено на територията на Общността, и летище, което е разположено на територията на друга държава-членка, ако друг въздушен превозвач от Общността, който е получил лиценз за експлоатация в друга държава-членка, не е бил в състояние, въпреки полагането на сериозни и последователни усилия, да получи слотове за кацане и излитане, които могат да се използват разумно за осигуряване на един (или няколко) допълнителен(ни) полет(а) по този маршрут във времевия отрязък от два часа преди и два часа след часовете, поискани от координатора.

Тази разпоредба не се прилага, ако въздушният превозвач, който използва гъвкавите правила, предвидени в член 8, параграф 4, не надвишава честотата на полетите на другия въздушен превозвач.

2. Като се има предвид, че не трябва да се достига до нарушаване на конкуренцията между заинтересованите въздушни превозвачи, държавата-членка, която отговаря за визираното в параграф 1 напълно координирано летище, трябва да полага усилия за сключване на споразумение между заинтересованите въздушни превозвачи.

Необходимо е да се търсят и алтернативни решения на проблема, като например:

- полагането на усилия, за да се гарантира, че молбата за разпределяне на слотове, подадена от въздушния превозвач, получил лиценз за експлоатация от другата държава-членка, ще бъде удовлетворена,

- разумното използване от страна на този превозвач на гъвкавите правила, предвидени от разпоредбите на член 8, параграф 4.

3. Определена заинтересована държава-членка може да поиска от Комисията да провери дали са спазени разпоредбите на настоящия член, в срок от два месеца след като даден въздушен превозвач е информирал координатора за намерението си да използва гъвкавите правила, предвидени в член 8, параграф 4.

Член 12

Общи разпоредби

1. Винаги, когато става ясно, че при разпределянето на слотове на летищата, трета страна:

а) не третира въздушните превозвачи от Общността по начин, сравним с третирането от страна на държавите-членки на въздушните превозвачи от тази държава, или

б) де факто не третира въздушните превозвачи от Общността като национални превозвачи, или

в) третира въздушните превозвачи от трети страни по начин, който ги поставя в по-благоприятно положение в сравнение с въздушните превозвачи от Общността,

могат да бъдат взети съответни мерки за коригиране на ситуацията по отношение на съответното летище (или съответните летища), по-специално посредством пълно или частично суспендиране на задълженията, произтичащи от този регламент по отношение на въздушен превозвач от тази трета страна, в съответствие с правото на Общността.

2. Държавите-членки информират Комисията за всяка сериозна трудност, която въздушните превозвачи на Общността са срещнали де юре или де факто при получаване на слотове на летища на трети страни.

Член 13

Доклад и сътрудничество

1. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на настоящия регламент три години след влизането му в сила. Този доклад съдържа между другото следните елементи:

а) структурата на сектора на въздушния транспорт;

б) осъществения напредък от този сектор при намаляване на процента на неизползване на слотовете;

в) обема на пула от слотове, така както той е определен в член 10, параграф 1, за всеки сезон на избраните летища;

г) обема на неудовлетворените молби за получаване на слотове, за всеки сезон на избраните летища;

д) броя на новите участници, които са представили молба за получаване на слотове, за всеки сезон на избраните летища;

е) прибягването до процедурите за решаване на спорни въпроси, започнати съгласно разпоредбите на член 8.

2. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат при прилагането на настоящия регламент, по-специално що се отнася до събирането на информацията, необходима за изготвянето на доклада, визиран в параграф 1.

Член 14

Преразглеждане

Съветът взема решение дали да остави непроменен или да преразгледа настоящия регламент до 1 юли 1997 г. въз основа на предложение на Комисията, което трябва да бъде направено най-късно до 1 януари 1996 г.

Член 15

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на тридесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности*.

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

Съставено в Брюксел на 18 януари 1993 година

За Съвета:

Председател

T. PEDERSEN