

Środa, 11 lipca 2007 r.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

P6_TA(2007)0337

Wspólne zasady realizacji usług transportu lotniczego *I**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty (przekształcenie) (COM(2006)0396 — C6-0248/2006 — 2006/0130(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2006)0396) ⁽¹⁾,
- uwzględniając art. 251 ust. 2 i art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0248/2006),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0178/2007),

1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
3. 3 zwraca się do Komisji, aby przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek legislacyjny dotyczący warunków socjalnych i warunków pracy w europejskim sektorze lotnictwa, a w międzyczasie, do momentu wejścia w życie takich przepisów, zwraca się do przewoźników powietrznych o przestrzeganie zasad obsadzania stanowisk w odniesieniu do swoich pracowników;
4. 4 zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

P6_TC1-COD(2006)0130

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 11 lipca 2007 r. w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty (przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji || ,

Środa, 11 lipca 2007 r.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniach Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym ⁽⁴⁾, (EWG) nr 2408/92 z 23 dnia lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych ⁽⁵⁾ oraz (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze ⁽⁶⁾ należy wprowadzić szereg zasadniczych zmian. Dla zachowania jasności przepisów rozporządzenia te powinny zostać przekształcone i połączone w jedno rozporządzenie.
- (2) Przyjęcie tych trzech rozporządzeń doprowadziło do liberalizacji transportu lotniczego we Wspólnocie. Pomimo sukcesu jaki przyniosła liberalizacja w zakresie wzrostu rynku przewozów, konkurencji oraz niższych cen biletów, brak spójności w stosowaniu tych rozporządzeń w państwach członkowskich zakłóca funkcjonowanie wewnętrznego rynku lotniczego.
- (3) W celu zapewnienia bardziej skutecznego i spójnego stosowania prawodawstwa wspólnotowego w zakresie wewnętrznego rynku lotniczego konieczne jest wprowadzenie szeregu zmian w obowiązujących przepisach.
- (4) Uwzględniając potencjalny wpływ kondycji finansowej przewoźnika lotniczego na bezpieczeństwo, należy prowadzić bardziej rygorystyczne monitorowanie sytuacji finansowej przewoźników lotniczych.
- (5) Ze względu na rosnącą rolę przewoźników lotniczych posiadających swoje bazy operacyjne w kilku państwach członkowskich oraz konieczność zapewnienia skutecznego nadzoru na tych przewoźnikami lotniczymi, państwa członkowskie powinny odpowiadać za nadzorowanie czynności dokonywanych zgodnie z certyfikatem AOC (certyfikatem przewoźników lotniczych) i || koncesją.
- (6) W celu zapewnienia spójnego monitorowania zgodności z wymogami koncesji wszystkich wspólnotowych przewoźników lotniczych, organy wydające koncesje powinny regularnie przeprowadzać ocenę sytuacji finansowej przewoźników lotniczych. Dlatego też ci ostatni powinni przekazywać odpowiednie informacje na temat swojej sytuacji finansowej, w szczególności w pierwszych dwóch latach działalności, gdyż okres ten jest szczególnie newralgiczny, jeśli chodzi o przetrwanie przewoźnika lotniczego na rynku. **Aby uniknąć zakłóceń konkurencji wynikających ze stosowania różnych zasad na szczeblu krajowym, konieczne jest zagwarantowanie przejrzystości oraz przeprowadzenie wspólnej kontroli sytuacji finansowej wszystkich wspólnotowych przewoźników lotniczych przez Komisję i państwa członkowskie.**
- (7) W celu ograniczenia zagrożeń dla pasażerów, wspólnotowi przewoźnicy lotniczy niespełniający wymogów pozwalających na zachowanie ważnej koncesji nie powinni mieć prawa kontynuowania swojej działalności. W takich przypadkach właściwy organ wydający koncesje powinien cofnąć lub zawiesić koncesję. Jeśli właściwy organ wydający koncesje nie uczyni tego, Komisja powinna mieć prawo cofnięcia lub zawieszenia koncesji w celu zapewnienia jednolitego stosowania prawodawstwa wspólnotowego.
- (8) W celu ograniczenia zjawiska uciekania się do umów leasingu statków powietrznych zarejestrowanych w państwach trzecich, zwłaszcza z załogą (tzw. leasing mokry), możliwość taka powinna być dozwolona tylko w wyjątkowych sytuacjach, takich jak brak odpowiedniego statku powietrznego na rynku wspólnotowym, na ograniczony okres czasu i pod warunkiem, że spełnione będą normy bezpieczeństwa zgodne z zasadami bezpieczeństwa określonymi w prawodawstwie wspólnotowym.
- (9) **W odniesieniu do pracowników wspólnotowego przewoźnika lotniczego świadczącego usługi lotnicze z bazy operacyjnej znajdującej się poza terytorium państwa członkowskiego, w którym dany wspólnotowy przewoźnik lotniczy posiada główne miejsce prowadzenia działalności, państwa członkowskie powinny zagwarantować odpowiednie stosowanie wspólnotowych i krajowych przepisów socjalnych.**

⁽¹⁾ Dz.U. C 175 z 27.7.2007, str. 85.

⁽²⁾ Dz.U. C

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 lipca 2007 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 15.

Środa, 11 lipca 2007 r.

- (10) W celu zapewnienia bezpieczeństwa i spójnego funkcjonowania wewnętrznego rynku lotniczego wskazane jest, aby Wspólnota była odpowiedzialna za prowadzenie negocjacji z państwami trzecimi w sprawie wewnątrzspółnotowych praw przewozowych. Pozwoliłoby to uniknąć ewentualnych rozbieżności pomiędzy rynkiem wewnętrznym a indywidualnie prowadzonymi przez państwa członkowskie negocjacjami.
- (11) W celu pełnej realizacji wewnętrznego rynku lotniczego należy uchylić nadal istniejące ograniczenia stosowane przez państwa członkowskie, takie jak ograniczenia w zakresie wspólnej eksploatacji połączeń (*code-share*) do państw trzecich lub ustalania taryf na trasach do państw trzecich z międzylądowaniem w innym państwie członkowskim (szósta wolność lotnicza).
- (12) Warunki, na jakich możliwe jest nakładanie obowiązku użyteczności publicznej powinny zostać wyraźnie i jednoznacznie określone, natomiast związane z nimi procedury przetargowe powinny umożliwiać udział w nich odpowiedniej ilości oferentów. W indywidualnych przypadkach Komisja powinna mieć możliwość uzyskania wszystkich niezbędnych informacji w celu dokonania oceny ekonomicznego uzasadnienia obowiązku użyteczności publicznej.
- (13) Obowiązujące zasady w zakresie rozdziału ruchu lotniczego pomiędzy portami lotniczymi obsługującymi to samo miasto lub konurbację powinny być jasno określone i uproszczone.
- (14) Wskazane jest zapewnienie państwom członkowskim możliwości natychmiastowego reagowania na problemy spowodowane okolicznościami, których nie można było przewidzieć lub którym nie można było zapobiec, a znacznie utrudniające z punktu widzenia technicznego lub praktycznego realizację usług lotniczych.
- (15) Pasażerowie powinni mieć dostęp do takich samych taryf na tych samych rejsach bez względu na ich miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty lub narodowość oraz niezależnie od miejsca prowadzenia działalności przez biuro podróży na terenie Wspólnoty.
- (16) Pasażerowie powinni mieć możliwość rzeczywistego porównania taryf stosowanych przez poszczególne linie lotnicze. W związku z tym publikowane taryfy powinny określać końcową cenę jaką musi zapłacić pasażer, obejmującą wszelkie należne podatki i dodatkowe opłaty.
- (17) Środki konieczne dla wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽¹⁾.
- (18) Ponieważ nie jest możliwe osiągnięcie przez państwa członkowskie bardziej jednolitego poziomu stosowania prawodawstwa wspólnotowego w zakresie wewnętrznego rynku lotniczego ze względu na międzynarodowy aspekt jakim charakteryzuje się transport lotniczy, a cel ten można pełniej zrealizować na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może podjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza działania konieczne dla osiągnięcia wyznaczonych celów.
- (19) Konieczne jest zatem uchylenie rozporządzeń (EWG) nr 2407/92, 2408/92 i 2409/92,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje kwestie wydawania koncesji wspólnotowym przewoźnikom lotniczym, prawo wspólnotowych przewoźników lotniczych do świadczenia usług lotniczych na terenie Wspólnoty oraz ceny usług lotniczych *świadczonych* na terenie Wspólnoty. **Przepisy dotyczące informacji i zakazu dyskryminacji w zakresie taryf mają zastosowanie do lotów dokonywanych z lotniska na terytorium państwa członkowskiego oraz lotów zakontraktowanych przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego dokonywanych z lotniska znajdującego się w kraju trzecim na lotnisko na terytorium państwa członkowskiego, chyba że w kraju trzecim na przewoźników lotniczych nałożone są te same obowiązki.**

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

Środa, 11 lipca 2007 r.

2. Stosowanie przepisów rozdziału III niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze następuje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.

3. Stosowanie przepisów rozdziału III niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze zawieszają się do dnia wejścia w życie zasad wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o tym terminie.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje.

- 1) „koncesja” oznacza zezwolenie przyznane przez właściwy organ wydający koncesje przedsiębiorstwu, zezwalające na przewozy lotnicze pasażerów, poczty i/lub ładunku, za wynagrodzeniem i/lub na wynajem, na warunkach określonych w koncesji;
- 2) „właściwy organ wydający koncesje” oznacza organ uprawniony do przyznania, odmowy przyznania, cofnięcia lub zawieszenia koncesji zgodnie z rozdziałem II;
- 3) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub osobę prawną, nastawioną lub nienastawioną na zysk, lub organ oficjalny posiadający osobowość prawną lub takowej nieposiadający;
- 4) „usługa lotnicza” oznacza lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki i/lub pocztę za wynagrodzeniem i/lub na wynajem;
- 5) „lot” oznacza start z określonego portu lotniczego w kierunku określonego portu lotniczego przeznaczenia;
- 6) „port lotniczy” oznacza każdy obszar w państwie członkowskim, dostępny dla handlowej eksploatacji transportu lotniczego;
- 7) „certyfikat operatora lotniczego (AOC)” oznacza certyfikat wydany przedsiębiorstwu potwierdzający, że dany operator posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne zapewniające bezpieczną eksploatację statku powietrznego w celu działalności lotniczej określonej w certyfikacie, zgodnie z postanowieniami prawa wspólnotowego;
- 8) „skuteczna kontrola” oznacza związek, który stanowią prawa, umowy lub wszystkie inne środki, które zarówno oddzielnie, jak i wspólnie, uwzględniając poszanowanie stanu faktycznego lub związanego z tym obszarem prawa, dają możliwość wywierania bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
 - a) prawa użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa;
 - b) praw lub umów, które mają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w innym wypadku mają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przez przedsiębiorstwo;
- 9) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną koncesję;
- 10) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez właściwy organ wydający koncesje zgodnie z rozdziałem II;
- 11) „plan operacyjny” oznacza szczegółowy opis planowanej działalności handlowej przewoźnika lotniczego w danym okresie, w szczególności w stosunku do spodziewanego rozwoju rynku i lokat, jakie mają być prowadzone, w tym skutki finansowe i gospodarcze tej działalności;
- 12) „wewnątrzwspólnotowe usługi lotnicze” oznaczają usługi lotnicze wykonywane na terenie Wspólnoty;
- 13) „tranzyt” oznacza prawo przelotu nad terytorium Wspólnoty lub państwa trzeciego bez lądowania oraz prawo lądowania w celach niehandlowych;
- 14) „prawo przewozowe” oznacza prawo do wykonywania usługi lotniczej między dwoma portami lotniczymi Wspólnoty;

Środa, 11 lipca 2007 r.

- 15) „sprzedaż jedynie miejsc” oznacza sprzedaż miejsc, bez żadnej innej związanej z tym usługi, takiej jak zakwaterowanie, bezpośrednio przez przewoźnika lotniczego lub jego upoważnionego agenta albo czarterującego;
- 16) „regularna usługa lotnicza” oznacza serię lotów, z których każdy posiada wszystkie wymienione cechy:
- wykonywana jest przez statek powietrzny do transportu osób lub osób oraz ładunku i/lub poczty za wynagrodzeniem, w taki sposób, że na każdy lot dostępne są miejsca w sprzedaży indywidualnej dla członków społeczeństwa (albo bezpośrednio u przewoźnika lotniczego, albo od jego upoważnionych agentów);
 - eksploatowana jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między tymi samymi dwoma lub więcej punktami, albo:
 - zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów; lub
 - lotami o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;
- 17) „zdolność przewozowa” oznacza liczbę miejsc oferowanych ogółowi społeczeństwa w zakresie regularnej usługi lotniczej w danym okresie;
- 18) „taryfy lotnicze” oznaczają ceny podawane w EUR lub w walucie lokalnej, które pasażerowie płacą przewoźnikom lotniczym lub ich przedstawicielom za przewóz tych pasażerów oraz ich bagażu w ramach usług lotniczych oraz wszystkie warunki, w których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji i inne usługi pomocnicze ■ ;
- 19) „stawki lotnicze” oznaczają ceny podawane w EUR lub w walucie lokalnej, płacone za przewóz ładunków oraz warunki, w jakich te ceny mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji i inne usługi pomocnicze ■ ;
- 20) „zainteresowane państwo(a) członkowskie” oznacza państwo(a) członkowskie między którymi lub w których taryfa lub stawka jest stosowana;
- 21) „odnośne państwo(a) członkowskie” oznacza zainteresowane państwo(a) członkowskie oraz państwo(a) członkowskie, w którym przewoźnik(cy) prowadzący obsługę linii lotniczej jest (są) koncesjonowany;
- 22) „konurbacja” oznacza obszar miejski obejmujący kilka miast, które w wyniku przyrostu i rozwoju demograficznego fizycznie połączyły się w ciągły obszar zabudowany;
- 23) „rachunkowość zarządcza” oznacza dokładne sprawozdanie dotyczące przychodów i wydatków przewoźnika lotniczego w danym okresie, w tym rozbieżność na działalność związaną z transportem lotniczym i innymi rodzajami działalności, jak również na elementy pieniężne i niepieniężne;
- 24) „umowa leasingowa bez załogi” (tzw. *leasing suchy*) oznacza umowę pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, na mocy której samolot jest użytkowany na podstawie certyfikatu AOC leasingobiorcy;
- 25) „umowa leasingowa z załogą” (tzw. *leasing mokry*) oznacza umowę pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, na mocy której samolot jest użytkowany na podstawie certyfikatu AOC leasingodawcy;
- 26) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza główną siedzibę oraz siedzibę statutową, jeżeli taka istnieje, wspólnotowego przewoźnika lotniczego na terytorium państwa członkowskiego, na którym odbywa się ruch lotniczy, starty lub lądowania stanowiące znaczną część działalności operacyjnej.

Rozdział II

Koncesja

Artykuł 3

Koncesja

1. Żadnemu przedsiębiorstwu **mającemu siedzibę we Wspólnocie** nie zezwala się na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty lub towarów odpłatnie lub wynajem na terenie Wspólnoty, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia koncesja.

Przedsiębiorstwo, spełniające wymagania niniejszego rozdziału jest uprawnione do otrzymania koncesji.

2. Właściwy organ wydający koncesje nie przyznaje koncesji, w przypadku gdy wymagania niniejszego rozdziału nie zostały spełnione.

Środa, 11 lipca 2007 r.

3. Bez uszczerbku dla wszelkich pozostałych przepisów prawa wspólnotowego, krajowego lub międzynarodowego następujące kategorie usług lotniczych nie wymagają posiadania ważnej koncesji:
- usługi lotnicze wykonywane statkiem powietrznym bez napędu silnikowego i/lub statkiem powietrznym o napędzie silnikowym ultralekkim, oraz
 - lokalne przeloty nie obejmujące przewozu **pasażerów, poczty lub ładunku** pomiędzy różnymi portami lotniczymi.

Artykuł 4

Warunki przyznania koncesji

Właściwy organ wydający koncesje przyznaje koncesję przedsiębiorstwu, pod warunkiem, że:

- jego **główne miejsce wykonywania działalności znajduje się** na terenie Wspólnoty oraz **świadczy** ono przeważającą część **swoich usług lotniczych** na terenie, z **terenu i na teren** Wspólnoty;
- posiada ono ważne AOC;
- w przypadku, gdy przedsiębiorstwo występuje o koncesję do organu państwa członkowskiego, jego **główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się** w tym państwie członkowskim **■**;
- ma do dyspozycji jeden lub więcej statków powietrznych stanowiących jego własność lub na podstawie umowy leasingu bez załóg (tzw. leasing suchy);**
- jego główną działalnością jest **świadczenie usług lotniczych** oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową statku powietrznego lub naprawą i konserwacją statku powietrznego;
- struktura przedsiębiorstwa pozwala właściwemu organowi wydającemu koncesje na zastosowanie przepisów niniejszego rozdziału;
- państwa członkowskie i/lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 procent udziałów w przedsiębiorstwie lub w rzeczywistości kontrolują je bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub kilka przedsiębiorstw pośredniczących, *chyba że inaczej postanowiono w umowie z państwem trzecim, której Wspólnota jest stroną;*
- spełnia ono warunki finansowe, o których mowa w art. 5;
- spełnia ono wymagania ubezpieczeniowe, o których mowa w art. 11;
- wykaże ono, że posiada wystarczającą ochronę ubezpieczeniową, umożliwiającą zwrot wpłaconych kwot oraz pokrycie kosztów transportu powrotnego pasażerów w przypadku, gdyby nie było w stanie zrealizować zarezerwowanych lotów z powodu niewypłacalności lub cofnięcia koncesji.**

Artykuł 5

Warunki finansowe przyznania koncesji

- Właściwy organ wydający koncesje dokładnie ocenia czy przedsiębiorstwo występujące po raz pierwszy o koncesję może wykazać, że:
 - może zawsze wypełniać swoje obecne i potencjalne zobowiązania, ustalone na podstawie realistycznych założeń, na okres 36 miesięcy od rozpoczęcia działalności;
 - może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w wyniku działalności na podstawie planu operacyjnego i ustalone na podstawie realistycznych założeń na okres trzech miesięcy od daty rozpoczęcia działalności, nie uwzględniając żadnych dochodów z działalności; oraz
 - jego kapitał netto wynosi co najmniej 100 000 EUR.**
- Do celów ust. 1 każdy wnioskodawca przedstawia plan operacyjny na okres przynajmniej pierwszych trzech lat działalności Plan operacyjny wyszczególnia również powiązania finansowe wnioskodawcy z każdą inną działalnością handlową, w którą wnioskodawca jest zaangażowany bezpośrednio lub przez przedsiębiorstwa związane. Wnioskodawca dostarcza również wszystkie istotne informacje; w szczególności dane, o których mowa w części 1 załącznika I. **Każdy wnioskodawca ustanawia przepisy pozwalające uniknąć negatywnych społecznych konsekwencji niewypłacalności lub je złagodzić.**
- Ustępów 1 oraz 2 niniejszego artykułu nie stosuje się do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie działalnością wykorzystującą statek powietrzny o wadze poniżej 10 ton (maksymalna masa startowa) lub z ilością poniżej 20 miejsc. Tacy przewoźnicy lotniczy są zawsze w stanie wskazać, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 100 000 EUR lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez **właścivi** organ wydający koncesje, informacje istotne do celów art. 9 ust. 2.

Niemniej jednak państwo członkowskie może stosować ust. 1 oraz 2, w stosunku do przewoźników lotniczych, którym przyznało koncesję, świadczących regularnie usługi lub których obrót przekracza 3 miliony EUR rocznie.

Środa, 11 lipca 2007 r.

Artykuł 6

Certyfikat operatora lotniczego

1. Przyznanie oraz ważność koncesji zawsze zależna jest od posiadania ważnego certyfikatu AOC określającego działalność, którą obejmuje koncesja, oraz spełniającego kryteria ustalone w odpowiednich przepisach wspólnotowych.
2. Wszelkie zmiany w AOC wspólnotowego przewoźnika lotniczego znajdują **w razie konieczności** odzwierciedlenie w koncesji.
3. **Jeżeli AOC jest przyznawany przez organ krajowy, właściwe władze danego państwa członkowskiego są odpowiedzialne za udzielenie, odmowę, cofnięcie lub zawieszenie AOC i koncesji wspólnotowego przewoźnika lotniczego.**

Artykuł 7

Potwierdzenie nieposzlakowanej opinii

1. W przypadku, gdy do celów przyznania koncesji, wymagane jest potwierdzenie, że osoby, które będą stale i faktycznie kierowały działalnością przedsiębiorstwa, cieszą się dobrą opinią, nie ogłosiły bankructwa, lub w celu zawieszenia lub wycofania koncesji w przypadku poważnego wykroczenia zawodowego lub przestępstwa, właściwy organ wydający koncesje przyjmuje jako wystarczający dowód wobec obywateli państw członkowskich przedstawienie dokumentów wydanych przez właściwe władze w państwie członkowskim pochodzenia lub w państwie członkowskim, w którym dane osoby mają swoje stałe miejsce pobytu, wykazując spełnienie tych wymagań.
2. W przypadku gdy państwo członkowskie pochodzenia lub państwo członkowskie w którym dana osoba ma swoje stałe miejsce pobytu nie wydaje dokumentów, określonych w ust. 1, mogą one być zastąpione oświadczeniem pod przysięgą - lub, w państwach, gdzie nie istnieje forma oświadczenia pod przysięgą - uroczystym oświadczeniem złożonym przez wnioskodawcę przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym, lub, gdzie stosowne, przed notariuszem lub wykwalifikowanym organem zawodowym państwa członkowskiego, z którego osoba ta pochodzi lub w którym osoba ta ma swoje stałe miejsce pobytu; taki organ, notariusz lub uprawniony organ zawodowy wydają pisemne świadectwo potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub w drodze uroczystego oświadczenia.
3. Właściwy organ wydający koncesje może wymagać, aby dokumenty i świadectwa, określone w ust. 1 i 2, przedstawiano nie później niż w trzy miesiące od daty ich wydania.

Artykuł 8

Okres ważności koncesji

1. Koncesja jest ważna, dopóki wspólnotowy przewoźnik lotniczy spełnia wymagania niniejszego rozdziału.

Wspólnotowy przewoźnik lotniczy zawsze jest w stanie wykazać na wniosek właściwego organu wydającego koncesje, że spełnia wszystkie wymagania niniejszego rozdziału.

2. Właściwy organ wydający koncesje dokładnie monitoruje zgodność z wymaganiami niniejszego rozdziału. W każdym przypadku organ ten dokonuje przeglądu zgodności z wymaganiami **w następujących przypadkach:**

- a) po dwóch latach od wydania nowej koncesji; **lub**
- b) w przypadku podejrzenia wystąpienia ewentualnych problemów; lub
- c) na wniosek Komisji.

W przypadku, gdy właściwy organ wydający koncesje podejrzewa, że problemy finansowe wspólnotowego przewoźnika lotniczego mogą wpływać na bezpieczeństwo prowadzonej przez niego działalności, natychmiast informuje o tym właściwy organ odpowiedzialny za wydanie certyfikatu AOC.

3. Koncesję ponownie przedkłada się do zatwierdzenia jeżeli wspólnotowy przewoźnik lotniczy
 - a) nie rozpoczął działalności w ciągu sześciu miesięcy od wydania koncesji;
 - b) zaprzestał działalności na więcej niż **sześć** miesięcy.

Środa, 11 lipca 2007 r.

4. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy dostarcza właściwemu organowi wydającemu koncesje w każdym roku budżetowym sprawozdania finansowe poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych dotyczące poprzedniego roku budżetowego w ciągu sześciu miesięcy od jego zakończenia. W ciągu pierwszych dwóch lat działalności wspólnotowego przewoźnika lotniczego, dane, o których mowa w punkcie 3 załącznika I są aktualizowane i udostępniane właściwemu organowi wydającemu koncesje co sześć miesięcy.

Właściwy organ wydający koncesje może w każdej chwili dokonać oceny sytuacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, któremu wydał koncesję, występując o udostępnienie istotnych informacji, w szczególności danych, o których mowa w pkt. 3 załącznika I.

5. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy powiadamia właściwy organ wydający koncesje:

- a) z wyprzedzeniem o planach dotyczących **wprowadzenia nowych regularnych lub nieregularnych połączeń lotniczych na kontynencie lub w rejonie świata wcześniej nieobjętym świadczeniem usług, zmiany w typach lub ilości używanych samolotów lub** zasadniczej zmiany w skali swojej działalności;
- b) z wyprzedzeniem o wszelkich zamierzonych połączeniach lub przejściach; oraz
- c) w okresie czternastu dni o każdej zmianie własności pojedynczego pakietu akcji, który stanowi 10 % lub więcej całego pakietu akcji wspólnotowego przewoźnika lotniczego, jego macierzystej lub końcowej spółki holdingowej. Przedstawienie 12 miesięcznego planu operacyjnego na dwa miesiące przed rozpoczęciem okresu, do którego się odnosi, stanowi wystarczające powiadomienie zgodnie z niniejszym ustępem, do celów zmian bieżącej działalności i/lub okoliczności objętych planem operacyjnym.

6. Jeżeli właściwy organ wydający koncesje uznaje, że zmiany notyfikowane zgodnie z ust. 5 mają istotny wpływ na sytuację finansową wspólnotowego przewoźnika lotniczego, wymaga przedstawienia skorygowanego planu operacyjnego, obejmującego zmiany i obejmującego przynajmniej okres 12 miesięcy od daty ich wprowadzenia, jak również danych, określonych w części 2 załącznika I, oprócz informacji przekazanych zgodnie z ust. 4.

Właściwy organ wydający koncesje podejmuje decyzję w sprawie skorygowanego planu operacyjnego nie później niż w terminie trzech miesięcy od przekazania wszystkich koniecznych informacji.

7. Właściwy organ wydający koncesje, w stosunku do wspólnotowych przewoźników lotniczych, którym przyznał koncesje, podejmuje decyzję, czy koncesję ponownie należy przedstawić do zatwierdzenia w przypadku zmiany jednego lub większej liczby elementów naruszających prawną sytuację wspólnotowego przewoźnika lotniczego oraz, w szczególności, w przypadku połączenia lub przejęcia.

8. Ustępów 4, 5 i 6 nie stosuje się do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie działalnością wykorzystującą statek powietrzny o wadze poniżej 10 ton (maksymalna masa startowa) i/lub z ilością poniżej 20 miejsc. Tacy przewoźnicy lotniczy są zawsze w stanie wskazać, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 100 000 EUR lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez **właściwy** organ wydający koncesje, informacji istotnych do celów art. 9 ust. 2.

Niemniej jednak państwo członkowskie może stosować ust. 4, 5 i 6 w stosunku do przewoźników lotniczych, którym przyznało koncesje, świadczących regularnie usługi lub których obrót przekracza 3 miliony EUR rocznie.

Artykuł 9

Zawieszenie i wycofanie koncesji

1. Właściwy organ wydający koncesje zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli **istnieje uzasadnione podejrzenie, że wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie jest w stanie spełnić** obecnych i potencjalnych zobowiązań **w okresie** 12 miesięcy.

Właściwy organ wydający koncesje może przyznać tymczasową koncesję na okres nieprzekraczający 12 miesięcy, do czasu reorganizacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, pod warunkiem iż **nie ucierpi na tym bezpieczeństwo**, tymczasowa koncesja odzwierciedla wszelkie zmiany w AOC oraz występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w tym okresie czasu.

2. W jakimkolwiek przypadku pojawienia się wyraźnych oznak problemów finansowych lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego lub podobnego przeciwko **wspólnotowemu** przewoźnikowi lotniczemu, któremu koncesję wydał właściwy organ wydający koncesje, ten ostatni niezwłocznie dokonuje szczegółowej oceny sytuacji finansowej i na podstawie jej wyników weryfikuje w ciągu trzech miesięcy status koncesji zgodnie z niniejszym artykułem.

Właściwy organ wydający koncesje informuje Komisję o procedurze oceny oraz jej wynikach, jak również o decyzji podjętej odnośnie do statusu koncesji.

Środa, 11 lipca 2007 r.

3. W przypadku, gdy sprawozdania finansowe poddane kontroli biegłych rewidentów, o których mowa w art. 8 ust. 4 nie zostaną przekazane w ciągu sześciu miesięcy od zamknięcia poprzedniego roku budżetowego, właściwy organ wydający koncesje występuje do wspólnotowego przewoźnika lotniczego o niezwłoczne przekazanie sprawozdań finansowych poddanych kontroli biegłych rewidentów.

Jeśli w ciągu jednego miesiąca sprawozdania finansowe poddane kontroli biegłych rewidentów nie zostaną przekazane, koncesja zostaje cofnięta lub zawieszona.

Właściwy organ wydający koncesje informuje Komisję o nieprzekazaniu przez **wspólnotowego** przewoźnika lotniczego sprawozdań finansowych poddanych kontroli biegłych rewidentów w ciągu wymaganych sześciu miesięcy oraz podjętych w związku z tym działaniach.

4. W przypadku zawieszenia lub cofnięcia AOC wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, właściwy organ wydający koncesje natychmiast zawiesza lub cofa przewoźnikowi lotniczemu koncesję.

Artykuł 10

Decyzje dotyczące koncesji

1. Właściwy organ wydający koncesje podejmuje decyzję w sprawie złożonego wniosku jak najszybciej oraz nie później niż w terminie trzech miesięcy po przekazaniu wszelkich niezbędnych informacji, biorąc pod uwagę wszystkie dostępne dowody. Decyzja przekazywana jest wnioskodawcy. W decyzji odmownej wskazuje się przyczyny podjęcia takiej decyzji.

2. Procedury przyznawania, zawieszania i cofania koncesji są podawane do wiadomości publicznej przez właściwy organ wydający koncesje, który powiadamia Komisję.

3. Wykaz decyzji właściwych organów wydających koncesje dotyczących przyznania, zawieszenia lub cofnięcia koncesji jest corocznie publikowany w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 11

Wymagania ubezpieczeniowe

Przewoźnik lotniczy jest ubezpieczony, aby móc ponosić odpowiedzialność w razie wypadków, w szczególności w stosunku do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty oraz stron trzecich. W stosownych przypadkach, ochrona ubezpieczeniowa odpowiada minimalnym wymaganiom podanym w rozporządzeniu (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych⁽¹⁾.

Artykuł 12

Rejestracja

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 13 ust. 2 statek powietrzny użytkowany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego jest zarejestrowany w Wspólnocie. **Państwo członkowskie, którego organ licencyjny jest odpowiedzialny za wydawanie koncesji danemu wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, może wymagać, aby taki statek powietrzny był zarejestrowany w rejestrze krajowym.**

2. Zgodnie z ust. 1, właściwy organ wydający koncesje, na podstawie mających zastosowanie przepisów ustawowych wykonawczych i administracyjnych, przyjmuje do swojego rejestru krajowego, bez nakładania opłat dyskryminacyjnych i bezzwłocznie, statek powietrzny będący własnością obywateli innego państwa członkowskiego oraz transfery z rejestrów statków powietrznych innych państw członkowskich. Nie stosuje się żadnych opłat dodatkowych za transfer statku powietrznego poza normalną opłatą rejestracyjną.

Artykuł 13

Leasing

1. Przedsiębiorstwo występujące o przyznanie koncesji ma do dyspozycji jeden lub kilka statków powietrznych, stanowiących jego własność lub będących w leasingu bez załóg (tzw. leasing suchy) na podstawie umowy.

Wspólnotowy przewoźnik lotniczy ma do dyspozycji jeden lub kilka statków powietrznych stanowiących jego własność lub będących w leasingu suchym .

Wspólnotowy przewoźnik lotniczy może mieć do dyspozycji jeden lub kilka statków powietrznych w leasingu mokrym .

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 30.04.2004, str. 1.

Środa, 11 lipca 2007 r.

2. W przypadku krótkoterminowych umów leasingu **mokrego**, mających na celu spełnienie tymczasowych potrzeb wspólnotowego przewoźnika lotniczego lub w okolicznościach wyjątkowych, właściwy organ wydający koncesje może zwolnić z obowiązku spełniania wymagań w zakresie rejestracji, o których mowa w art. 12 ust. 1 **pod warunkiem, że:**

- a) **wspólnotowy przewoźnik lotniczy może uzasadnić taki leasing wyjątkową potrzebą – w takim przypadku możliwe jest uzyskanie zwolnienia na okres maksymalnie siedmiu miesięcy, które w wyjątkowych okolicznościach może zostać przedłużone tylko jeden raz na kolejny okres maksymalnie siedmiu miesięcy; lub**
- b) **wspólnotowy przewoźnik lotniczy udowodni, że leasing jest niezbędny ze względu na zwiększone zapotrzebowanie sezonowe, które nie może zostać zaspokojone w sposób satysfakcjonujący w drodze leasingu statku powietrznego zarejestrowanego na mocy art. 12 ust. 1 – w takim przypadku możliwe jest udzielenie zwolnienia na okres maksymalnie siedmiu miesięcy, które może zostać przedłużone; lub**
- c) **wspólnotowy przewoźnik lotniczy udowodni, że leasing jest niezbędny do przewycięzenia nieprzewidywanych trudności operacyjnych, takich jak problemy techniczne, a leasing statku powietrznego zarejestrowanego zgodnie z art. 12 ust. 1 nie jest wskazany – w takim przypadku zezwolenie wydawane jest na czas określony, ściśle niezbędny do przewycięzenia trudności.**

Zwolnienia takie **przyznaje się pod warunkiem** ważnej umowy stanowiącej o wzajemności w zakresie leasingu mokrego pomiędzy zainteresowanym państwem członkowskim lub Wspólnotą a państwem trzecim, gdzie zarejestrowany jest statek powietrzny w leasingu.

3. Do celów zapewnienia standardów bezpieczeństwa, wspólnotowy przewoźnik lotniczy użytkujący statek powietrzny innego przedsiębiorstwa lub dostarczający go innemu przedsiębiorstwu z załogą lub bez, otrzymuje uprzednią zgodę na działalność od właściwego organu wydającego koncesje. Warunki uzyskania zgody stanowią część umowy najmu między stronami.

4. Właściwy organ wydający koncesje nie zatwierdza umów leasingu **mokrego lub leasingu mokrego** || przewoźnikowi lotniczemu, któremu przyznały koncesję, jeżeli organ ten stwierdził i pisemnie poinformował zainteresowanego przewoźnika lotniczego, że nie są spełnione **wszystkie** standardy bezpieczeństwa równoważne z określonymi w odpowiednich przepisach wspólnotowych.

Artykuł 14

Ocena przez Komisję

1. Stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 28 ust. 2, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja dokonuje oceny zgodności z wymaganiami niniejszego rozdziału oraz, w razie konieczności, podejmuje decyzję o zawieszeniu lub cofnięciu koncesji.

2. W celu realizacji swoich obowiązków zgodnie z niniejszym artykułem Komisja może otrzymać wszystkie niezbędne informacje od właściwego organu wydającego koncesje lub bezpośrednio od zainteresowanego (-ych) przewoźnika (-ów) lotniczego (-ych) w wymaganym terminie, ustalonym przez Komisję.

Artykuł 15

Prawo do obrony

Właściwy organ wydający koncesje oraz Komisja zapewniają przy podejmowaniu decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu koncesji wspólnotowego przewoźnika lotniczego możliwość przedstawienia przez zainteresowanego wspólnotowego przewoźnika lotniczego swojego stanowiska, biorąc pod uwagę konieczność, w niektórych przypadkach, procedury w trybie pilnym.

Artykuł 16

Przepisy socjalne

W odniesieniu do pracowników wspólnotowego przewoźnika lotniczego świadczącego usługi lotnicze z bazy operacyjnej znajdującej się poza terytorium państwa członkowskiego, w którym dany wspólnotowy przewoźnik lotniczy posiada główne miejsce wykonywania działalności, państwa członkowskie zapewniają odpowiednie stosowanie wspólnotowych i krajowych przepisów socjalnych.

Środa, 11 lipca 2007 r.

Rozdział III Dostęp do tras

Artykuł 17

Świadczenie wewnątrzspółnotowych usług lotniczych

1. Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mają prawo wykonywania praw przewozowych na trasach wewnątrzspółnotowych.
2. Państwa członkowskie nie uzależniają wykonywania praw przewozowych przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego od posiadania jakiegokolwiek pozwolenia lub zezwolenia. Jeśli państwo członkowskie ma podstawy wątpić w ważność koncesji wydanej wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, zgłasza tę sprawę właściwemu organowi wydającemu koncesje. Państwa członkowskie nie wymagają od wspólnotowych przewoźników lotniczych dostarczenia żadnych dokumentów lub informacji, które ci ostatni przekazali już właściwemu organowi wydającemu koncesje.
3. W ramach eksploatacji wewnątrzspółnotowych usług lotniczych przewoźnik lotniczy upoważniony jest do świadczenia kombinowanych usług lotniczych i zawierania umów o wspólnej eksploatacji połączeń (*code-share*), bez uszczerbku dla wspólnotowych zasad konkurencji odnoszących się do przedsiębiorstw.
4. Niniejszym uchyla się wszelkie ograniczenia w swobodnym świadczeniu wewnątrzspółnotowych usług lotniczych wynikające z dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi.
5. Nienaruszając przepisów dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi oraz zgodnie ze wspólnotowymi zasadami konkurencji odnoszonymi się do przedsiębiorstw **oraz przepisami umów dwustronnych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi**, zainteresowane państwa członkowskie zezwalają wspólnotowym przewoźnikom lotniczym na świadczenie kombinowanych usług lotniczych i zawieranie z **dowolnym przewoźnikiem lotniczym** umów o wspólnej eksploatacji połączeń (*code-share*) do, z i przez wszystkie porty lotnicze znajdujące się na ich terytorium z lub do jakiegokolwiek punktu (-ów) w państwach trzecich.
6. Bez uszczerbku dla jakichkolwiek praw przyznanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia oraz nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi⁽¹⁾, przewoźnikom lotniczym spoza Wspólnoty nie zezwala się na wykonywanie praw przewozowych, świadczenie kombinowanych usług lotniczych lub zawieranie umów o wspólnej eksploatacji połączeń (*code-share*) w odniesieniu do tras przebiegających całkowicie wewnątrz Wspólnoty, chyba że pozwala im na to umowa zawarta przez Wspólnotę z państwem trzecim.
7. Bez uszczerbku dla jakichkolwiek praw przyznanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia oraz nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 847/2004, przewoźnikom lotniczym z państw trzecich nie zezwala się na tranzyt nad terytorium Wspólnoty, chyba że zainteresowane państwo trzecie jest stroną umowy o tranzycie międzynarodowych usług lotniczych zawartej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. lub zawarło umowę w tym zakresie ze Wspólnotą.

Artykuł 18

Ogólne zasady dotyczące obowiązku świadczenia usług publicznych

1. Państwo członkowskie, po zasięgnięciu opinii innych zainteresowanych państw członkowskich i po poinformowaniu Komisji, **zainteresowanych portów lotniczych** i przewoźników lotniczych, eksploatujących trasę, może nałożyć obowiązek świadczenia usług publicznych w stosunku do regularnej usługi lotniczej do portu lotniczego na swoim terytorium, którą uznało za żywotnie ważną dla gospodarczego i **społecznego** rozwoju regionu, **który obsługuje** ten port lotniczy. Zobowiązanie to nakłada się tylko w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie minimalnej ilości regularnych usług lotniczych, spełniającej ustalone normy ciągłości, prawidłowości, wyznaczania cen lub minimalnej zdolności przewozowej, których to norm przewoźnicy nie zakładaliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie ich interes handlowy.

Ustalone normy dotyczące połączenia objętego obowiązkiem świadczenia usług publicznych określa się w sposób przejrzysty i zgodnie z zasadą równego traktowania.

2. W przypadkach, gdy inne środki transportu nie mogą zapewnić nieprzerwanych usług w wymiarze przynajmniej dwóch połączeń dziennie, zainteresowane państwa członkowskie mogą włączyć do obowiązku świadczenia usług publicznych wymóg, aby każdy przewoźnik lotniczy, zamierzający eksploatować trasę, udzielił gwarancji, że będzie eksploatował trasę przez pewien okres, zgodnie z pozostałymi warunkami obowiązku świadczenia usług publicznych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 157 z 30.4.2004, str. 7.

Środa, 11 lipca 2007 r.

3. Jeżeli obowiązek świadczenia usług publicznych został nałożony zgodnie z ust. 1 i 2, wówczas upoważnia się przewoźników lotniczych do sprzedaży jedynie miejsc, tylko wtedy, gdy dana usługa lotnicza spełnia wszystkie wymagania w ramach obowiązku *świadczenia usług publicznych*. W konsekwencji, taką usługę lotniczą uważa się za regularną usługę lotniczą.

4. Jeżeli żaden przewoźnik lotniczy nie rozpoczął lub nie zamierza rozpocząć obsługi regularnej usługi lotniczej na danej trasie zgodnie z obowiązkiem *świadczenia usług publicznych* nałożonym na tę trasę, państwo członkowskie może ograniczyć dostęp do regularnej usługi lotniczej na tej trasie dla jednego przewoźnika lotniczego na okres do czterech lat, po upływie których sytuacja zostanie ponownie zbadana.

Okres ten może zostać przedłużony do pięciu lat jeśli obowiązek *świadczenia usług publicznych* dotyczy trasy do portu lotniczego obsługującego region najbardziej oddalony, zgodnie z definicją w art. 299 ust. 2 Traktatu.

5. Prawo do eksploatacji usługi, o której mowa w ust. 4, przyznaje się w drodze przetargu publicznego zgodnie z art. 19, dla pojedynczej trasy albo, w przypadkach, gdy z przyczyn operacyjnych jest to niezbędne, dla grupy takich tras, wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu upoważnionemu do eksploatacji takich usług lotniczych.

6. Państwo członkowskie zamierzające nałożyć obowiązek *świadczenia usług publicznych*, przekazuje jego pełny tekst Komisji, pozostałym zainteresowanym państwom członkowskim, **zainteresowanym portom lotniczym** oraz przewoźnikom lotniczym obsługującym przedmiotowe połączenie.

Komisja publikuje ogłoszenie w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich:

- a) określając obydwa porty lotnicze objęte przedmiotowym połączeniem;
- b) podając termin wejścia w życie obowiązku użyteczności publicznej; oraz
- c) podając pełny adres, pod którym zainteresowane państwo członkowskie udostępnia niezwłocznie i bezpłatnie tekst oraz wszelkie niezbędne informacje i/lub dokumentację dotyczące obowiązku *świadczenia usług publicznych*.

7. Konieczność i odpowiedniość planowanego obowiązku użyteczności publicznej jest ustalana przez państwa członkowskie, uwzględniając:

- a) proporcjonalność pomiędzy planowanym obowiązkiem użyteczności publicznej a potrzebami w zakresie rozwoju gospodarczego danego regionu;
- b) możliwość wykorzystania, innych środków transportu i ich zdolność do zaspokojenia istniejących potrzeb transportowych, w szczególności w przypadkach, gdy przejazd koleją na danej trasie trwa poniżej trzech godzin;
- c) taryfy lotnicze i warunki, które mogą być podane użytkownikom;
- d) połączony wynik wszystkich przewoźników lotniczych eksploatujących lub mających zamiar eksploatować trasę.

8. Termin wejścia w życie obowiązku użyteczności publicznej nie może nastąpić przed datą publikacji ogłoszenia, o którym mowa w ust. 6 pkt. 2.

9. Obowiązek *świadczenia usług publicznych* uważa się za wygasły jeśli na trasie objętej obowiązkiem nie świadczone regularnej usługi lotniczej przez okres ponad 12 miesięcy.

10. W przypadku nagłego zaprzestania obsługi przez przewoźnika lotniczego wybranego zgodnie z art. 19, zainteresowane państwo członkowskie może, w razie nagłej konieczności, wybrać za obopólną zgodą innego przewoźnika lotniczego do obsługi przez niepodlegający przedłużeniu okres sześciu miesięcy, połączenia objętego obowiązkiem *świadczenia usług publicznych*, na następujących warunkach:

- a) jakiegokolwiek dofinansowanie wypłacane przez państwo członkowskie jest zgodne z art. 19 ust. 8;
- b) wyboru dokonuje się spośród wspólnotowych przewoźników lotniczych zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.

Środa, 11 lipca 2007 r.

Komisja i państwo (państwa) członkowskie są bezzwłocznie informowani o tej nadzwyczajnej procedurze oraz przyczynach jej zastosowania. Na wniosek państwa członkowskiego (państw członkowskich) lub z własnej inicjatywy, zgodnie z art. 28 ust. 2 Komisja może zawiesić powyższą procedurę jeśli uzna, że nie spełnia ona wymagań niniejszego ustępu lub w inny sposób jest sprzeczna z prawodawstwem wspólnotowym.

Artykuł 19

Procedura przetargu publicznego dotycząca obowiązku świadczenia usług publicznych

1. Przetarg publiczny, o którym mowa w art. 18 ust. 5 przeprowadza się zgodnie z procedurą podaną w ust. 2 do 11.
2. Zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji pełny tekst zaproszenia do składania ofert.
3. Komisja zamieszcza ogłoszenie o zaproszeniu do składania ofert w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich. Ostateczny termin składania ofert ma miejsce przynajmniej dwa miesiące od daty opublikowania ogłoszenia. W przypadku, gdy przetarg dotyczy trasy, do której na podstawie art. 18 ust. 4 dostęp już został ograniczony dla jednego przewoźnika, zaproszenie do składania ofert będzie opublikowane przynajmniej sześć miesięcy przed dniem, od którego obowiązuje nowa koncesja w celu umożliwienia dokonania oceny czy nadal konieczny jest ograniczony dostęp.
4. Ogłoszenie zawiera następujące informacje:
 - a) zainteresowane państwo (-a) członkowskie;
 - b) trasa będąca przedmiotem przetargu;
 - c) okres obowiązywania umowy;
 - d) pełny adres, pod którym zainteresowane państwo członkowskie udostępnia tekst oraz wszelkie niezbędne informacje i/lub dokumentację dotyczące obowiązku świadczenia usług publicznych;
 - e) ostateczny termin składania ofert.
5. Zainteresowane państwo (-a) członkowskie udostępnia (-ją) niezwłocznie i bezpłatnie wszelkie niezbędne informacje i dokumenty na żądanie strony zainteresowanej publicznym przetargiem.
6. Zaproszenie do składania ofert i zawarta w jego następstwie umowa obejmuje, między innymi, następujące punkty:
 - a) normy wymagane w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych;
 - b) zasady dotyczące zmian oraz wypowiedzenia umowy, w szczególności uwzględniania nieprzewidywalnych zmian;
 - c) okres obowiązywania umowy;
 - d) sankcje w przypadku niewywiązania się z umowy;
 - e) obiektywne i przejrzyste parametry, na podstawie których oblicza się ewentualne dofinansowanie za realizację obowiązku świadczenia usług publicznych.
7. Wyboru spośród ofert dokonuje się tak szybko, jak to możliwe, biorąc pod uwagę odpowiedność usługi, włączając ceny i warunki, które mogą zostać podane użytkownikom, oraz koszt rekompensaty wymaganej od zainteresowanego państwa członkowskiego (państw członkowskich), jeżeli taka występuje.
8. Zainteresowane państwo członkowskie może przyznać przewoźnikowi lotniczemu, wyłonionemu na podstawie ust. 7, dofinansowanie kosztów spowodowanych przestrzeganiem norm wynikających z obowiązków świadczenia usług publicznych nałożonych na podstawie art. 18. Dofinansowanie to nie może przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto związanych z realizacją każdego obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przychodów uzyskiwanych przez przewoźnika lotniczego w związku z ich realizacją oraz uzasadnionego poziomu zysków.
9. Komisja jest niezwłocznie informowana o wynikach publicznego przetargu i dokonanym wyborze w formie powiadomienia przekazanego przez państwo członkowskie, zawierającego następujące informacje:
 - a) liczba, nazwy oraz dane handlowe oferentów;
 - b) kwestie techniczne zawarte w ofertach;

Środa, 11 lipca 2007 r.

- c) poziom dofinansowania, o jakie ubiegają się oferenci;
- d) nazwa wybranego w drodze przetargu oferenta.

10. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja może w ciągu jednego miesiąca wystąpić do państw członkowskich o przekazanie wszelkich istotnych dokumentów dotyczących wyboru przewoźnika lotniczego realizującego obowiązek świadczenia usług publicznych. W przypadku nieprzekazania żądanych dokumentów w wymaganym terminie, Komisja może podjąć decyzję o zawieszeniu procedury przetargowej zgodnie z zasadami podanymi w art. 28 ust. 2.

Artykuł 20

Ocena obowiązku świadczenia usług publicznych

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, by wszelkie decyzje podjęte na podstawie art. 18 i 19 mogły zostać skutecznie skontrolowane, w szczególności tak szybko, jak to możliwe, ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego lub przepisów krajowych, które wprowadzają w życie to prawo.

W szczególności, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja może w ciągu dwóch miesięcy wystąpić do państw członkowskich o przekazanie:

- a) dokumentu potwierdzającego konieczność ustanowienia obowiązku świadczenia usług publicznych oraz jego zgodność z kryteriami podanymi w art. 18;
- b) analizę sytuacji gospodarczej w danym regionie;
- c) analizę proporcjonalności pomiędzy planowanymi zobowiązaniami a założeniami rozwoju gospodarczego;
- d) analizę istniejących usług lotniczych, jeśli takowe są realizowane, oraz innych dostępnych środków transportu, które mogłyby być uznane za alternatywę dla planowanego nałożenia obowiązku świadczenia usług publicznych.

2. Komisja, na wniosek państwa członkowskiego, które uzna, że rozwój trasy jest bezprawnie ograniczony zgodnie z art. 18 i 19, lub z własnej inicjatywy, prowadzi dochodzenie i na podstawie stosownych czynników w ciągu sześciu miesięcy od otrzymania wniosku oraz zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 28 ust. 2, podejmuje decyzję, czy przepisy art. 18 i 19 w dalszym ciągu stosuje się w odniesieniu do danej trasy.

Do czasu podjęcia takiej decyzji Komisja może zdecydować o środkach tymczasowych, w tym o zawieszeniu, w całości lub w części, obowiązku świadczenia usług publicznych.

Artykuł 21

Rozdział ruchu lotniczego pomiędzy porty lotnicze i wykonanie prawa przewozowego

1. Wykonywanie praw przewozowych podlega opublikowanym wspólnotowym, krajowym, regionalnym lub lokalnym zasadom działania odnoszącym się do bezpieczeństwa, ochrony lotnictwa, ochrony środowiska naturalnego i przydziału czasu na start i lądowanie.

2. Państwo członkowskie, po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi i **portami lotniczymi**, może dokonać regulacji, bez dyskryminacji w odniesieniu do różnych punktów docelowych wewnątrz Wspólnoty lub z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźników lotniczych, rozdziału ruchu lotniczego między porty lotnicze z poszanowaniem poniższych zasad:

- a) porty lotnicze obsługują to samo miasto lub **obsługują** tę samą konurbację, **w której mają swoją siedzibę**;
- b) porty lotnicze są przyłączone do sieci komunikacyjnej poprzez odpowiednią infrastrukturę transportową **zapewniającą dojazd do nich środkami transportu publicznego w ciągu 1 godziny**; oraz
- c) porty lotnicze **są połączone ze sobą** oraz **z miastem** lub **konurbacją**, które porty te obsługują **przez** częste, niezawodne i sprawne usługi transportu publicznego.

Wszelkie decyzje dotyczące regulacji rozdziału ruchu lotniczego między porty lotnicze są zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierają się na obiektywnych kryteriach.

3. Bez uszczerbku dla zasad rozdziału ruchu lotniczego obowiązujących przed przyjęciem niniejszego rozporządzenia, zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję o zamiarze dokonania regulacji rozdziału ruchu lotniczego lub zmian w obowiązujących zasadach rozdziału ruchu lotniczego.

Środa, 11 lipca 2007 r.

Komisja bada stosowanie przepisów ust. 1 i 2 oraz w ciągu sześciu miesięcy od otrzymania wniosku w tej sprawie, a także zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 28 ust. 2, podejmuje decyzję, czy państwo członkowskie może zastosować przedmiotowe środki.

Komisja publikuje swoją decyzję w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej a środki mogą być stosowane dopiero po opublikowaniu decyzji Komisji.

Artykuł 22

Środki nadzwyczajne

1. Państwo członkowskie może odmówić, ograniczyć lub narzucić warunki wykonania praw przewozowych, w związku z nagłymi problemami o charakterze krótkotrwałym, wynikającymi z okoliczności, których nie można było przewidzieć i którym nie można było zapobiec. Środki te są zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości i opierają się na obiektywnych i niedyskryminujących kryteriach.

Komisja i pozostałe państwa członkowskie są bezzwłocznie informowani o tych środkach wraz z ich odpowiednim uzasadnieniem. Jeżeli problemy wymagające zastosowania tych środków występują przez ponad 14 dni, państwo członkowskie informuje odpowiednio Komisję oraz inne państwa członkowskie, i może, za zgodą Komisji, przedłużyć zastosowanie tych środków na dalsze okresy liczące do 14 dni.

2. Na żądanie odnośnego państwa członkowskiego (zaangażowanych państw członkowskich) lub z własnej inicjatywy Komisja może zawiesić te środki, jeżeli nie spełniają one wymagań ust. 1 lub są w inny sposób sprzeczne z prawami wspólnotowym.

Rozdział IV

Przepisy dotyczące taryf

Artykuł 23

Taryfy

Bez uszczerbku dla **art. 25** niniejszy rozdział nie może być stosowany w odniesieniu do:

- taryf lotniczych i stawek pobieranych przez przewoźników lotniczych, niebędących przewoźnikami lotniczymi Wspólnoty;
- taryf lotniczych i stawek ustalonych zgodnie z obowiązkiem świadczenia usług publicznych, który określa rozdział III.

Artykuł 24

Swoboda ustalania taryf

1. Bez uszczerbku dla **art. 18 ust. 1** i **art. 25**, wspólnotowi przewoźnicy lotniczy swobodnie ustalają taryfy lotnicze i stawki za wewnątrzspółnotowe usługi lotnicze.

2. Nie naruszając przepisów dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi, państwa członkowskie nie mogą dyskryminować przewoźnika lotniczego z powodu jego przynależności państwowej lub tożsamości umożliwiając wspólnotowym przewoźnikom lotniczym swobodne ustalanie taryf i stawek za usługi lotnicze realizowane pomiędzy ich terytorium a państwem trzecim. Niniejszym uchyla się wszelkie istniejące ograniczenia taryfowe, w tym odnoszące się do połączeń z państwami trzecimi, wynikające z dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi.

█

Artykuł 25

Informacje i zasada niedyskryminacji

1. **Niniejszy artykuł ma zastosowanie do lotów dokonywanych z lotniska na terytorium państwa członkowskiego oraz lotów zakontraktowanych przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego dokonywanych z lotniska znajdującego się w kraju trzecim na lotnisko na terytorium państwa członkowskiego, chyba że w kraju trzecim na przewoźników lotniczych nałożone są te same obowiązki.**

2. **Przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność na terenie Wspólnoty przekazują opinii publicznej wyczerpujące informacje na temat swoich taryf lotniczych i stawek zgodnie z art. 2 ust. 18 i 19 oraz związanych z nimi warunków, a także o wszystkich należnych podatkach, opłatach obowiązkowych, dopłatach i opłatach dodatkowych pobieranych przez nie na rzecz osób trzecich.**

Środa, 11 lipca 2007 r.

Opublikowane taryfy lotnicze, bez względu na formę, w tym związane z Internetem, które są bezpośrednio lub pośrednio skierowane do podróżujących, obejmują wszystkie należne podatki, opłaty obowiązkowe, dopłaty i opłaty dodatkowe. Taryfy lotnicze nie zawierają kosztów, których przewoźnicy lotniczy rzeczywiście nie ponoszą.

Informacja o dodatkowych opłatach uzupełniających podana jest w wyraźny, przejrzysty i jednoznaczny sposób na początku każdego procesu rezerwacji, a wyrażenie na nie zgody przez pasażera opiera się o zasadę dobrowolności. Każda niejawną zgodą na tego typu dodatkowe opłaty jest nieważna.

Wszystkie koszty, które nie są składnikiem taryfy lotniczej i których pobieranie nie wchodzi w zakres kompetencji przewoźników lotniczych prowadzących działalność na terenie Wspólnoty, muszą być wyczerpująco przedstawione przez „sprzedawcę biletów” w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz⁽¹⁾.

3. Przewoźnicy lotniczy **zapewniają dostęp do taryf lotniczych** na równych zasadach bez względu na narodowość lub miejsce zamieszkania pasażera lub miejsce prowadzenia działalności przez biuro podróży na terenie Wspólnoty.

Przewoźnicy lotniczy nie może narzucać pasażerom ani biurom podróży zasad, które w praktyce ograniczają ich swobodny i równy dostęp do taryf lotniczych.

4. Przewoźnicy lotniczy, wypełniając zobowiązania określone w ust. 2 i 3, **powinni przedstawiać pobierane przez siebie taryfy lotnicze i stawki oraz związane z nimi warunki, a także wszystkie należne podatki, opłaty i opłaty dodatkowe, które pobierają na rzecz osób trzecich, przy zastosowaniu następujących kategorii:**

- **podatki i inne państwowe opłaty i należności;**
- **opłaty, należności, opłaty dodatkowe i pozostałe koszty dla przewoźników lotniczych;**
- **opłaty, należności, opłaty dodatkowe i pozostałe koszty dla operatorów portów lotniczych.**

5. **Wraz z ceną biletu dostarcza się konsumentom pełne wyszczególnienie wszystkich podatków, opłat i kosztów dodatkowych.**

Artykuł 26

Przejrzystość cen

Jeśli w cenę biletu wliczone są koszty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa lotniska lub na pokładzie statku powietrznego, zaznacza się je oddzielnie na bilecie lub informuje o nich pasażerów w inny sposób. Podatki oraz koszty związane z bezpieczeństwem czy to pobierane przez państwo członkowskie, czy przez przewoźników lub inne jednostki są przejrzyste i można z nich korzystać jedynie w celu pokrycia kosztów zapewnienia bezpieczeństwa lotniska lub statku powietrznego.

Artykuł 27

Kary

Państwa członkowskie zapewniają przestrzeganie przepisów niniejszego rozdziału i określają kary na wypadek naruszenia tych przepisów. Kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

Rozdział V

Postanowienia końcowe

Artykuł 28

Komitety

1. Komisję wspomaga komitet.
2. W przypadku odniesienia się do niniejszego ustępu, art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE || stosuje się z uwagi na przepisy zawarte w jej art. 8.

||

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15.

Środa, 11 lipca 2007 r.

Artykuł 29

Współpraca i prawo do informacji

1. Państwa członkowskie i Komisja współpracują przy stosowaniu **i monitorowaniu stosowania** niniejszego rozporządzenia
2. W celu wypełnienia swoich obowiązków na podstawie niniejszego rozporządzenia, Komisja może uzyskiwać wszystkie niezbędne informacje od państw członkowskich, które również zapewnią przekazanie informacji przez przewoźników lotniczych, którym koncesje wydały ich właściwe organy wydające koncesje.
3. Państwa członkowskie, zgodnie z prawem krajowym, podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia właściwego poziomu poufności informacji otrzymanych przez nie w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 30

Uchylenie

Rozporządzenia (EWG) nr 2407/92, 2408/92 i 2409/92 tracą moc.

Odniesienia do uchylonych rozporządzeń należy rozumieć jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia i odczytywać zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku II.

Artykuł 31

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie *następnego* dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

INFORMACJE KTÓRE MAJĄ ZOSTAĆ DOSTARCZONE ZGODNIE Z ART. 5 I 8

1. Informacje na temat sytuacji finansowej, które mają zostać dostarczone przez wnioskodawcę składającego wniosek po raz pierwszy.
 - 1.1. Najnowsze wewnętrzne księgi rachunkowe oraz, gdy są dostępne, poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych sprawozdania finansowe za poprzedni rok budżetowy.
 - 1.2. Przewidywany bilans, w tym rachunek zysków i strat na następne lata.
 - 1.3. Podstawa projektowanych wydatków i dochodów w formie danych liczbowych w stosunku do takich pozycji, jak paliwo, opłaty i taryfy, pensje, konserwacja, amortyzacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, ubezpieczenie itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego/dochód.
 - 1.4. Dane szczegółowe dotyczące kosztów rozpoczęcia działalności ponoszonych w okresie od przedstawienia wniosku do rozpoczęcia działalności oraz wytłumaczenie, w jaki sposób || koszty te mają być sfinansowane.
 - 1.5. Dane szczegółowe dotyczące istniejących i przewidywanych źródeł finansowania.
 - 1.6. Dane szczegółowe dotyczące akcjonariuszy, w tym obywatelstwo i rodzaj posiadanych akcji, oraz statut spółki. Jeżeli jest to część grupy przedsiębiorstw, informacje dotyczące związków między nimi.
 - 1.7. Przewidywane sprawozdania z przepływów gotówkowych oraz planów płynności za pierwsze trzy lata działalności.
 - 1.8. Dane szczegółowe dotyczące finansowania nabycia/leasingu statku powietrznego, w tym, w przypadku leasingu, terminy i warunki umowy.
2. Informacje, które mają zostać dostarczone w celu oceny stałej kondycji finansowej istniejących posiadaczy koncesji planujących zmianę struktur lub działalności ze znacznym wpływem na ich finanse.