Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

ROZPORZĄDZENIE RADY NR 2408/92/EWG

z dnia 23 lipca 1992 r.

w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych

(Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie (WE) nr 1882/2003Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 września 2003 r.	L 284	1	31.10.2003
►**M2**	Rozporządzenie Rady WE nr 1791/2006 z dnia 20 listopada 2006 r.	L 363	1	20.12.2006

zmienione przez:

►**A1**	Akt Przystąpienia Austrii, Szwecji i Finlandii	L 241	21	29.8.1994
►**A2**	Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej	L 236	33	23.9.2003

▼B

ROZPORZĄDZENIE RADY NR 2408/92/EWG

z dnia 23 lipca 1992 r.

w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje: niezbędne jest ustanowienie polityki transportu lotniczego na rynku wewnętrznym w okresie do dnia 31 grudnia 1992 r., zgodnie z art. 8a Traktatu;

rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału;

decyzja Rady 87/602/EWG z dnia 14 grudnia 1987 r. w sprawie podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między Państwami Członkowskim i dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach między Państwami Członkowskimi ([4]) oraz rozporządzenie Rady (EWG) nr 2343/90 z dnia 24 lipca 1990 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotnicznych na trasach wewnątrzwspólnotowych i podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między Państwami Członkowskimi ([5]), stanowią pierwszy krok w kierunku osiągnięcia rynku wewnętrznego w odniesieniu do dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do regularnych wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych;

rozporządzenie (EWG) nr 2343/90 przewiduje, by Rada zadecydowała o jego zmianie najpóźniej do dnia 30 czerwca 1992 r.;

w rozporządzeniu (EWG) nr 2343/90 Rada zadecydowała o przyjęciu przepisów, regulujących wydawanie licencji na obsługę tras, które mają wejść w życie nie później niż dnia 1 lipca 1992 r.;

w rozporządzeniu (EWG) nr 2343/90 Rada zadecydowała o zniesieniu do dnia 1 stycznia 1993 r. ograniczeń zdolności przewozowych między Państwami Członkowskimi;

w rozporządzeniu (EWG) nr 2343/90 Rada potwierdziła, że kabotażowe prawa przewozowe stanowią integralną część rynku wewnętrznego;

zasady dotyczące większej współpracy przy użytkowaniu portu lotniczego w Gibraltarze uzgodniono dnia 2 grudnia 1987 r. w Londynie przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych obu tych państw, i takie zasady muszą jeszcze wejść w życie;

rozwój systemu ruchu lotniczego na wyspach greckich i wyspach atlantyckich, które stanowią autonomiczny rejon Azorów, jest aktualnie

([1]) Dz.U. C 258 z 4.10.1991, str. 2.
([2]) Dz.U. C 125 z 18.5.1992, str. 146.
([3]) Dz.U. C 169 z 6.7.1992, str. 15.
([4]) Dz.U. L 374 z 31.12.1987, str. 19.
([5]) Dz.U. L 217 z 11.8.1990, str. 8.

▼B

nieodpowiedni i z tego powodu porty lotnicze położone na tych wyspach powinny być czasowo wyłączone ze stosowania niniejszego rozporządzenia;

niezbędne jest zniesienie ograniczeń, dotyczących wielokrotnego wyznaczania oraz piątej wolności lotniczej stopniowego wprowadzania praw kabotażu, w celu stymulowania rozwoju sektora transportu lotniczego Wspólnoty oraz poprawienia usług świadczonych użytkownikom;

niezbędne jest szczególne uwzględnienie, w ograniczonych okolicznościach, obowiązków świadczenia usług publicznych, niezbędnych do utrzymywania odpowiednich usług lotniczych dla regionów krajowych;

niezbędne jest szczególne uwzględnienie nowych usług lotniczych między regionalnymi portami lotniczymi;

do celów planowania transportu lotniczego niezbędne jest przyznanie Państwom Członkowskim prawa do ustanawiania niedyskryminacyjnych zasad rozdziału ruchu lotniczego między portami lotniczymi wchodzącymi w skład tego samego systemu portów lotniczych;

wykonywanie praw przewozowych musi być zgodne z zasadami działania odnoszącymi się do bezpieczeństwa, ochrony środowiska naturalnego oraz warunki dotyczące dostępu do portów lotniczych i musi odbywać się bez dyskryminacji;

niezbędne jest uwzględnienie możliwości nałożenia pewnych ograniczeń na wykonywanie praw przewozowych, biorąc pod uwagę zatłoczenie lub problemy ochrony środowiska naturalnego;

uwzględniając sytuację na rynku konkurencyjnego, należy uwzględnić przeciwdziałanie nieuzasadnionym skutkom ekonomicznym przewoźników lotniczych;

niezbędne jest określenie obowiązków Państw Członkowskich oraz przewoźników lotniczych do celów dostarczania niezbędnych informacji;

właściwe jest zapewnienie identycznych opłat i badań dostępu do rynku dla tych samych rodzajów usług lotniczych;

właściwe jest ujęcie w tym samym rozporządzeniu wszelkich spraw związanych z dostępem do rynku;

niniejsze rozporządzenie zastępuje w części rozporządzenie (EWG) nr 2342/90 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 294/91 z dnia 4 lutego 1991 r. w sprawie prowadzenia usług ładunków lotniczych między Państwami Członkowskimi ([1]),

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejsze rozporządzenie dotyczy dostępu do tras wewnątrz Wspólnoty dla regularnych i nieregularnych usług lotniczych.

2. Stosowanie 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 niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest zawieszone 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 Komisję o tym terminie.

([1]) Dz.U. L 36 z 8.2.1991, str. 1.

▼B

4. Porty lotnicze na wyspach greckich i atlantyckich, które stanowią region autonomiczny Azorów będą wyłączone ze zastosowania niniejszego rozporządzenia do dnia 30 czerwca 1993 r. Jeżeli Rada nie postanowi inaczej, na wniosek Komisji niniejsze wyłączenie stosuje się przez okres dalszych pięciu lat i może być kontynuowane przez następnych pięć lat.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia:

a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją na eksploatację;

b) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na eksploatację, przyznaną przez Państwo Członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym ([1]);

c) „usługa lotnicza” oznacza lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki i/lub pocztę za wynagrodzeniem i/lub na wynajem;

d) „regularna usługa lotnicza” oznacza serię lotów, z których każdy posiada wszystkie wymienione cechy:

   i) 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);

   ii) eksploatowana jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między tymi samymi dwoma lub więcej punktami, albo:

      1. zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, lub;

      2. lotami o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię.

e) „lot” oznacza start z określonego portu lotniczego w kierunku określonego portu lotniczego przeznaczenia;

f) „prawo przewozowe” oznacza prawo przewoźnika lotniczego do przewozu osób, ładunku i/lub poczty w zakresie usługi lotniczej między dwoma portami lotniczymi Wspólnoty;

g) „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;

h) „zainteresowane Państwo (Państwa) Członkowskie” oznacza Państwo (Państwa) Członkowskie, między którymi lub obrębie w których eksploatowana jest usługa lotnicza;

i) „zaangażowane Państwo (Państwa) Członkowskie” oznacza zainteresowane Państwo (Państwa) Członkowskie i Państwo (Państwa) Członkowskie, w którym (których) przewoźnik (przewoźnicy) lotniczy, eksploatujący usługę lotniczą, jest (są) licencjonowany(-i);

j) „Państwo rejestracji” oznacza Państwa Członkowskie, w którym wystawiono licencję, określoną w lit. b);

k) „port lotniczy” oznacza każdy obszar w Państwie Członkowskim, dostępny dla handlowej eksploatacji transportu lotniczego;

([1]) Dz.U. L 240 z 24.8.92, str. 1.

▼B

l) „regionalny port lotnicy” oznacza każdy port lotniczy, inny niż wymieniony w załączniku I jako port lotniczy kategorii 1;

m) „system portów lotniczych” oznacza dwa lub więcej portów lotniczych, razem połączonych i obsługujących to samo miasto lub zespół miejski, wymieniony w załączniku II;

n) „zdolność przewozowa” oznacza liczbę miejsc oferowanych ogółowi społeczeństwa w zakresie regularnej usługi lotniczej w danym okresie;

o) „zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych” oznaczają wszelkie obowiązki nałożone na przewoźnika lotniczego, odnoszące się do wszelkich tras, na których obsługę otrzymał licencję od Państwa Członkowskiego, wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia świadczenia usługi, odpowiadającej ustalonym normom dotyczącym ciągłości, prawidłowości, zdolności przewozowej i wyznaczania cen, których to norm przewoźnik nie spełniałby, gdyby brał pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy.

Artykuł 3

1. Z zastrzeżeniem niniejszego rozporządzenia zainteresowane Państwo Członkowskie (Państwa Członkowskie) udziela wspólnotowym przewoźnikom lotniczym upoważnienia na wykonywanie prawa przewozowego na trasach wewnątrz Wspólnoty.

2. Bez względu na przepisy ust. 1, przed dniem 1 kwietnia 1997 r. od Państwa Członkowskiego nie wymaga się upoważnienia na swoim terytorium na wykonywanie kabotażowych praw przewozowych od wspólnotowych przewoźników powietrznych, licencjonowanych przez inne Państwo Członkowskie, chyba że:

i) prawa przewozowe są wykonywane w ramach usługi, która stanowi lub jest zaplanowana jako przedłużenie albo jako mająca charakter wstępny wobec usługi do/z Państwa rejestrującego tego przewoźnika;

ii) przewoźnik lotniczy nie wykorzystuje w ramach usługi kabotażowej więcej niż 50 % sezonowej zdolności przewozowej tej samej usługi, której usługa kabotażowa stanowi przedłużenie lub wstęp.

3. Przewoźnik powietrzny, eksploatujący usługi kabotażowe zgodnie z ust. 2, na żądanie zaangażowanego Państwa Członkowskiego (zaangażowanych Państw Członkowskich) dostarcza wszelkich informacji niezbędnych do wprowadzenia w życie przepisów ust. 2.

4. Bez względu na przepisy ust. 1, przed dniem 1 kwietnia 1997 r. Państwo Członkowskie może, bez dyskryminacji z powodu przynależności państwowej właściciela oraz tożsamości przewoźnika lotniczego, zarówno wykonującego, jak i ubiegającego się o dane usługi, oraz bez szkody dla przepisów Wspólnoty, w szczególności zasad konkurencji, regulować dostęp do tras na swoim terytorium w odniesieniu do przewoźników lotniczych, licencjonowanych przez to Państwo na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 2407/92.

Artykuł 4

1. a) Państwo Członkowskie, po zasięgnięciu opinii innych zainteresowanych Państw Członkowskich i po poinformowaniu Komisji i przewoźników lotniczych, eksploatujących trasę, może nałożyć zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych w stosunku do regularnej usługi lotniczej do portu lotniczego, obsługującego region peryferyjny lub rozwijający się na swoim terytorium lub drugorzędnej trasy lotniczej do dowolnego regionalnego portu lotniczego na swoim terytorium, które uznało za żywotnie ważne dla gospodarczego

▼B

rozwoju regionu, w którym położony jest ten port lotniczy, w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie odpowiedniej jakości regularnych usług lotniczych, spełniającej ustalone normy ciągłości, prawidłowości, zdolności przewozowej i wyznaczania cen, których to norm przewoźnicy nie zakładaliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie ich interes handlowy. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* informację o tym zobowiązaniu z tytułu wykonywania usług publicznych.

b) Odpowiedniość regularnych usług lotniczych jest ustalana przez Państwa Członkowskie, uwzględniając:

   i) interes publiczny;

   ii) możliwość wykorzystania, w szczególności w rejonach wyspiarskich, innych form transportu i ich zdolność do pokrycia danych potrzeb transportowych;

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

   iv) połączony wynik wszystkich przewoźników lotniczych eksploatujących lub mających zamiar eksploatować trasę.

c) W przypadkach, gdy inne środki transportu nie mogą zapewnić odpowiednich i nieprzerwanych usług, zainteresowane Państwa Członkowskie mogą włączyć do zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych wymóg, aby każdy przewoźnik lotniczy, zamierzający eksploatować trasę, udzielił gwarancji, że będzie eksploatował trasę przez pewien okres, zgodnie z innymi warunkami zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych.

d) Jeżeli żaden przewoźnik lotniczy nie rozpoczął lub nie zamierza rozpocząć obsługi regularnej usługi lotniczej na danej trasie zgodnie ze zobowiązaniem z tytułu wykonywania usług publicznych nałożonym na tą trasę, Państwo Członkowskie może ograniczyć dostęp do tej trasy dla jednego przewoźnika lotniczego na okres do trzech lat, po upływie których sytuacja zostanie ponownie zbadana. Prawo do eksploatacji takiej usługi przyznaje się na drodze przetargu publicznego dla pojedynczej trasy albo dla grupy takich tras, przewoźnikowi powietrznemu Wspólnoty upoważnionemu do eksploatacji takich usług lotniczych. Zaproszenie do składania ofert publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*. Nieprzekraczalny termin składania ofert upływa nie wcześniej niż 1 miesiąc po dniu publikacji. O ofertach złożonych przez przewoźników lotniczych informuje się niezwłocznie inne zainteresowane Państwa Członkowskie oraz Komisję.

e) Zaproszenie do składania ofert i zawarta w jego następstwie umowa obejmuje, między innymi, następujące punkty:

   i) normy wymagane w ramach zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych;

   ii) zasady dotyczące zmian oraz wypowiedzenia umowy, w szczególności uwzględniania nieprzewidywalnych zmian;

   iii) okres obowiązywania umowy;

   iv) kary w przypadku niewywiązania się z umowy.

f) Wyboru spośród ofert dokonuje się tak szybko, jak to możliwe, biorąc pod uwagę odpowiedniość usługi, włączając ceny i warunki, które mogą zostać podane użytkownikom, oraz koszt rekompensaty wymaganej od zainteresowanego Państwa Członkowskiego (Państw Członkowskich), jeżeli taka występuje.

▼B

g) Bez względu na przepisy lit. f), przed dokonaniem jakiegokolwiek wyboru powinien upłynąć okres dwóch miesięcy od nieprzekraczalnego terminu składania ofert, w celu umożliwienia innym Państwom Członkowskim przedstawienia uwag.

h) Państwo Członkowskie może zwrócić przewoźnikowi lotniczemu, wyłonionemu na podstawie lit. f), koszty spowodowane wykonaniem norm wynikających z obowiązków świadczenia usług publicznych nałożonych na podstawie niniejszego ustępu; zwrot ten uwzględnia koszty oraz dochody wynikłe z tej usługi.

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

j) Jeżeli obowiązek świadczenia usług publicznych został nałożony zgodnie z lit. a) i c), wówczas upoważnia się przewoźników lotniczych do sprzedaży jedynie miejsc, tylko wtedy, gdy dana usługa lotnicza spełnia wszystkie wymagania w ramach zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych. W konsekwencji, taką usługę lotniczą uważa się za regularną usługę lotniczą.

k) Przepisy lit. d) nie mają zastosowania w przypadku gdy inne zainteresowane Państwo Członkowskie oferuje zadowalające alternatywne środki w celu wypełnienia tego samego obowiązku świadczenia usług publicznych.

2. Przepisy ust. 1 lit. d) nie mają zastosowania do tras, na których inne środki transportu mogą zapewnić odpowiednie i nieprzerwane usługi, jeżeli oferowana zdolność przewozowa przekracza 30 000 miejsc rocznie.

3. Komisja, na wniosek Państwa Członkowskiego, które uzna, że rozwój trasy jest bezprawnie ograniczany zgodnie z ust. 1, lub z własnej inicjatywy, prowadzi dochodzenie i na podstawie stosownych czynników w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku podejmuje decyzję, czy przepisy ust. 1 w dalszym ciągu stosuje się w odniesieniu do danej trasy.

4. Komisja przekazuje swoją decyzję Radzie i Państwom Członkowskim. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć w ciągu miesiąca inną decyzję.

Artykuł 5

Na trasach krajowych, dla których na podstawie przepisów prawa lub na mocy umowy w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przyznana była wyłączna koncesja, oraz w przypadku gdy inne środki transportu nie mogą zapewnić odpowiedniej i nieprzerwanej usługi, koncesja taka może dalej obowiązywać aż do wygaśnięcia jej ważności lub przez trzy lata, w zależności od tego, który nieprzekraczalny termin nastąpi wcześniej.

Artykuł 6

1. Bez względu na przepisy art. 3, Państwo Członkowskie może, w przypadku gdy jeden z licencjonowanych przez to Państwo przewoźników lotniczych rozpoczął eksploatację regularnej usługi lotniczej na nowej trasie między regionalnymi portami lotniczymi za pomocą statku powietrznego o liczbie miejsc nie większej niż 80, w przypadku gdy zdolność przewozowa nie przekracza 30 000 miejsc rocznie, odmówić

▼B

obsługi regularnej usługi lotniczej innemu przewoźnikowi lotniczemu na okres dwóch lat, chyba że jest obsługiwane przez statek powietrzny o liczbie miejsc nie większej niż 80 lub jest obsługiwane w taki sposób, że w sprzedaży dostępnych jest nie więcej niż 80 miejsc między danymi dwoma portami lotniczymi w każdym locie.

2. Artykuł 4 ust. 3 i 4 stosuje się w odniesieniu do ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 7

W ramach eksploatacji usług lotniczych przewoźnik lotniczy Wspólnoty upoważniony jest przez zainteresowane Państwo (Państwa) Członkowskie do świadczenia kombinowanych usług lotniczych i stosowania tego samego numeru lotu.

Artykuł 8

1. Niniejsze rozporządzenie nie narusza prawa Państwa Członkowskiego do regulacji, bez dyskryminacji z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźnika lotniczego, rozdziału ruchu lotniczego między porty lotnicze w ramach systemu portów lotniczych.

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

3. Na żądanie Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja bada stosowanie przepisów ust. 1 i 2 i w terminie jednego miesiąca od otrzymania żądania oraz po zasięgnięciu opinii Komitetu, określonego w art. 11, podejmuje decyzję, czy Państwo Członkowskie może kontynuować stosowanie środków. Komisja przekazuje swoją decyzję Radzie i Państwom Członkowskim.

4. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może w wyjątkowych okolicznościach podjąć w ciągu miesiąca inną decyzję.

5. Jeżeli Państwo Członkowskie podejmuje decyzję o utworzeniu nowego systemu portów lotniczych lub modyfikacji istniejącego, informuje inne Państwa Członkowskie oraz Komisję. Po sprawdzeniu, że porty lotnicze są zgrupowane do obsługi tego samego miasta lub zespołu miejskiego, Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* zmieniony załącznik II.

Artykuł 9

1. Jeżeli występują poważne problemy zagęszczenia ruchu lotniczego i/lub ochrony środowiska naturalnego, odpowiedzialne Państwo Członkowskie może, z zastrzeżeniem niniejszego artykułu, narzucić warunki na wykonywanie praw przewozowych, ograniczyć lub odmówić wykonywania praw przewozowych, w szczególności, gdy inne środki transportu mogą zapewnić zadowalający poziom usług.

2. Środki podejmowane przez Państwo Członkowskie zgodnie z ust. 1:

— nie stanowią dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub tożsamość przewoźników lotniczych,

— obowiązują w ograniczonym zakresie nie przekraczającym trzech lat, po upływie którego zostaną zweryfikowane,

— nie stanowią nieuzasadnionego zagrożenia dla celów niniejszego rozporządzenia,

▼B

— nie naruszają w sposób nieuzasadniony konkurencji między przewoźnikami lotniczymi,

— nie są bardziej restrykcyjne, niż jest to niezbędne w celu rozwiązania problemów.

3. Jeżeli Państwo Członkowskie uzna, że środki na podstawie ust. 1 są niezbędne, informuje inne Państwa Członkowskie oraz Komisję przynajmniej trzy miesiące przed wejściem w życie tych środków, dostarczając ich odpowiedniego uzasadnienia. Środki mogą być wprowadzone w życie, jeżeli w ciągu 1 miesiąca od otrzymania informacji zainteresowane Państwo Członkowskie nie złoży protestu przeciwko tym środkom lub Komisja, zgodnie z ust. 4, nie podejmie dalszego badania.

4. Na żądanie Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja bada środki, określone w ust. 1. W przypadku, gdy Komisja w terminie jednego miesiąca od poinformowania, na podstawie ust. 3, decyduje zbadać te środki, wskazuje jednocześnie, czy środki mogą zostać wprowadzone w życie, w całości lub w części, uwzględniając przy badaniu w szczególności możliwość skutków nieodwracalnych. Po konsultacji z Komitetem, określonym w art. 11, w terminie jednego miesiąca od otrzymania wszystkich niezbędnych informacji Komisja podejmuje decyzję, czy środki są uzasadnione i zgodne z niniejszym rozporządzeniem i czy w żaden inny sposób nie są sprzeczne z prawem wspólnotowym. Komisja przekazuje swoją decyzję Radzie oraz Państwom Członkowskim. Do czasu podjęcia takiej decyzji Komisja może zadecydować o środkach tymczasowych, włączając zawieszenie tych środków w całości lub w części, uwzględniając w szczególności możliwość skutków nieodwracalnych.

5. Bez względu na przepisy ust. 3 i 4, Państwo Członkowskie może podjąć środki niezbędne, związane z nagłymi problemami o charakterze krótkotrwałym, pod warunkiem, że te środki są zgodne z ust. 2. Komisja i Państwo (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. Na żądanie zaangażowanego Państwa Członkowskiego (zaangażowanych Państw Członkowskich) lub z własnej inicjatywy Komisja może zawiesić te środki, jeżeli nie spełniają one wymagań ust. 1 i 2 lub są w inny sposób sprzeczne z prawami wspólnotowym.

6. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji, podjętej na podstawie ust. 4 lub 5, do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może w wyjątkowych okolicznościach podjąć w ciągu miesiąca inna decyzję.

7. Jeżeli decyzja podjęta przez Państwo Członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem ogranicza działalność przewoźnika lotniczego Wspólnoty na trasie wewnątrzwspólnotowej, te same warunki lub ograniczenie stosuje się dla wszystkich przewoźników lotniczych Wspólnoty na tej samej trasie. Jeżeli decyzja powoduje odmowę nowych lub dodatkowych usług, w taki sam sposób traktuje się wszystkie wnioski przewoźników lotniczych Wspólnoty o świadczenie nowych lub dodatkowych usług na tej trasie.

8. Bez uszczerbku dla przepisów art. 8 ust. 1 i z wyjątkiem wyrażenia zgody przez zaangażowane Państwo (Państwa) Członkowskie, Państwo Członkowskie nie upoważnia przewoźnika lotniczego do:

a) ustanowienia nowej usługi, lub

b) zwiększenia częstotliwości świadczenia istniejącej usługi,

między określonym portem lotniczym na swoim terytorium a innym Państwem Członkowskim przez taki czas, w jakim przewoźnikowi lotniczemu licencjonowanemu przez inne Państwo Członkowskie, nie zezwala się, na podstawie zasad przydziału czasu na start lub lądowanie

▼B

przewidzianych w art. 8 ust. 2, na ustanowienie nowych usług lub zwiększenie częstotliwości świadczenia istniejących usług do danego portu lotniczego, do czasu przyjęcia przez Radę i wejścia w życie rozporządzenia dotyczącego kodeksu postępowania w przydzielaniu czasu na start lub lądowanie, opartym o ogólną zasadę niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową.

Artykuł 10

1. Ograniczenia zdolności przewozowych nie stosuje się do usług lotniczych objętych niniejszym rozporządzeniem, poza wyjątkami określone w art. 8, 9 i niniejszym artykule.

2. W przypadku, gdy stosowanie przepisów ust. 1 doprowadziło do poważnych szkód finansowych u regularnego przewoźnika lotniczego (regularnych przewoźników lotniczych), licencjonowanego (licencjonowanych) przez Państwo Członkowskie, Komisja prowadzi badanie, na żądanie tego Państwa Członkowskiego i na podstawie wszystkich istotnych czynników, włączając sytuację rynkową oraz, w szczególności, czy istnieje sytuacja, w której możliwości przewoźników lotniczych tego Państwa Członkowskiego w zakresie skutecznego wspierania konkurencji są w nieuzasadniony sposób naruszone, pozycji finansowej zainteresowanego przewoźnika lotniczego (zainteresowanych przewoźników lotniczych) oraz osiągniętego wykorzystania zdolności przewozowej, Komisja podejmuje decyzję, czy zdolność przewozowa w zakresie regularnej usługi lotniczej do/z tego Państwa powinna zostać zamrożona na czas ograniczony.

3. Komisja przekazuje swoją decyzję Radzie i Państwom Członkowskim. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może w wyjątkowych okolicznościach podjąć w ciągu miesiąca inną decyzję.

▼M1

Artykuł 11

1. Komisję wspomaga Komitet.

2. Komitet doradza Komisji w zakresie stosowania art. 9 i 10.

3. Komisja może ponadto konsultować z Komitetem każdą inną sprawę dotyczącą stosowania niniejszego rozporządzenia.

4. W przypadku odniesienia się do niniejszego artykułu – art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE ([1]) stosuje się z uwagi na przepisy zawarte w jej art. 8.

5. Komitet uchwala swój regulamin wewnętrzny.

▼B

Artykuł 12

1. W celu wypełnienia swoich obowiązków na podstawie niniejszego rozporządzenia, Komisja może uzyskiwać wszystkie niezbędne informacje od zainteresowanych Państw Członkowskich, które również zapewnią przekazanie informacji przez licencjonowanych przez nie przewoźników lotniczych.

2. W przypadku, gdy wymagane informacje nie zostały przekazane w terminie ustalonym przez Komisję lub zostały przekazane w sposób niekompletny, Komisja, na podstawie decyzji skierowanej do zainteresowanego Państwa Członkowskiego, żąda informacji do przekazania.

([1]) Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23)

▼B

Decyzja określa, jakie informacje są wymagane oraz ustala właściwy termin, w ciągu, którego mają być przekazane.

Artykuł 13

Komisja publikuje sprawozdanie z wykonania niniejszego rozporządzenia do dnia 1 kwietnia 1994 r., a następnie okresowo.

Artykuł 14

1. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują przy wprowadzaniu w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Poufne informacje uzyskane w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia objęte są tajemnicą służbową.

Artykuł 15

Rozporządzenia (EWG) nr 2343/90 i 294/91 zastępuje się niniejszym rozporządzeniem, z wyjątkiem art. 2 lit. e) ii) i załącznika I do rozporządzenia (EWG) nr 2343/90, zgodnie z interpretacją załącznika II do niniejszego rozporządzenia, oraz art. 2 lit. b) i Załącznika do rozporządzenia (EWG) nr 294/91.

Artykuł 16

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1993 r.

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Wykaz portów lotniczych kategorii 1

BELGIA:	Brussels-Zaventem

▼A2

REPUBLIKA CZESKA:	Praha - Ruzyně

▼B

DANIA:	system portów lotniczych Kopenhagi
NIEMCY:	Frankfurt-Rhein/Main Düsseldorf-Lohausen Munich system portów lotniczych Berlina

▼A2

ESTONIA:	Tallinna Lennujaam

▼B

HISZPANIA:	Palma-Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
GRECJA:	Athens-Hellinikon Thesalonika-Macedonia
FRANCJA:	system portów lotniczych Paryża
IRLANDIA:	Dublin
WŁOCHY:	system portów lotniczych Rzymu system portów lotniczych Mediolanu

▼A2

CYPR:	Port lotniczy Larnaka
ŁOTWA:	Riga
LITWA:	Vilnius
WĘGRY:	Międzynarodowy Port Lotniczy Budapest-Ferihegy
MALTA:	Luqa

▼B

NIDERLANDY:	Amsterdam-Schiphol

▼A2

POLSKA:	Warszawa-Okęcie

▼B

PORTUGALIA:	Lisbon Faro

▼A2

SLOVENIA:	Ljubljana
SŁOWACJA:	Port lotniczy Bratysława

▼B

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO:	system portów lotniczych Londynu Luton

▼A1

AUSTRIA:	Wiedeń
FINLANDIA:	Helsinki- Vantaa/Helsingfors Vanda

▼A1

SZWECJA:	System portów lotniczych Sztokholmu

▼M2

BUŁGARIA:	port lotniczy w Sofii
RUMUNIA:	system portów lotniczych Bukaresztu

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Wykaz systemów portów lotniczych

DANIA:	Copenhagen-Kastrup/Roskilde
NIEMCY:	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCJA:	Paris-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
WŁOCHY:	Rzym-Fiumicino/Ciampino Milan-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venice-Tessera/Treviso
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO:	Londyn-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

SZWECJA:	Sztokholm — Arlanda/Bromma

▼M2

RUMUNIA:	system portów lotniczych Bukaresztu: Międzynarodowy port lotniczy Henri Coandă w Bukareszcie/Międzynarodowy port lotniczy Băneasa — Aurel Vlaicu w Bukareszcie

▼B

ZAŁĄCZNIK III

Interpretacja określona w art. 15

Na warunkach załącznika I do rozporządzenia (EWG) nr 2343/90, przewoźnik lotniczy Scanair, strukturalnie i organizacyjnie dokładnie taki sam, jak Scandinavian Airlines System, ma być traktowany w taki sam sposób, jak przewoźnik lotniczy Scandinavian Airlines System.