Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 95/93

z dnia 18 stycznia 1993 r.

w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty

(Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 maja 2002 r.	L 142	3	31.5.2002
►M2	Rozporządzenie (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r.	L 221	1	4.9.2003
►M3	Rozporządzenie (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r.	L 138	50	30.4.2004
►M4	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 545/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r.	L 167	24	29.6.2009
►M5	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/459 z dnia 30 marca 2020 r.	L 99	1	31.3.2020
►M6	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1477 z dnia 14 października 2020 r.	L 338	4	15.10.2020

▼B

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 95/93

z dnia 18 stycznia 1993 r.

w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty

Artykuł 1

Zakres

▼M3

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do wspólnotowych portów lotniczych.

▼B

2. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze nie narusza odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego suwerenności terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

3. Stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze zawiesza się do czasu wejścia w życie ustaleń zawartych we Wspólnej Deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa powiadomią Radę o tym terminie.

Artykuł 2

Definicje

Definicje do celów niniejszego rozporzadzenia:

▼M3

a) „czas na start lub lądowanie” oznacza pozwolenie wydane przez koordynatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w celu wykorzystania pełnego zakresu infrastruktury portu lotniczego niezbędnej doświadczenia usługi lotniczej w koordynowanym porcie lotniczym w konkretnym terminie do celów lądowania lub startu, według przydziału dokonanego przez koordynatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

b) „nowy podmiot” oznacza:

   i) przewoźnika lotniczego ubiegającego się, jako część serii przydziałów czasów na start lub lądowanie, o przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym danego dnia, w przypadku gdy, jeżeli wniosek przewoźnika został zaakceptowany, będzie posiadał w sumie nie więcej niż pięć przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym; lub

   ii) przewoźnika lotniczego ubiegającego się o serię przydziałów na start lub lądowanie w celu świadczenia ciągłej regularnej usługi pasażerskiej między dwoma wspólnotowymi portami lotniczymi, w przypadku gdy najwyżej dwóch innych przewoźników lotniczych prowadzi tą samą ciągłą regularną usługę między tymi portami lotniczymi lub systemami portów lotniczych w danym dniu, w przypadku gdy, jeżeli wniosek przewoźnika został zaakceptowany, przewoźnik lotniczy mimo wszystko będzie posiadał mniej niż pięć przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym na tą ciągłą usługę; lub

   iii) przewoźnika lotniczego ubiegającego się o serię przydziałów na start lub lądowanie w porcie lotniczym w celu świadczenia ciągłej regularnej usługi pasażerskiej między tym portem lotniczym a regionalnym portem lotniczym, w przypadku gdy żaden inny przewoźnik lotniczy nie prowadzi bezpośredniej regularnej usługi pasażerskiej

▼M3

między tymi portami lotniczymi lub systemami portów lotniczych w danym dniu, w przypadku gdy, jeżeli wniosek przewoźnika został zaakceptowany, przewoźnik lotniczy mimo wszystko będzie posiadał mniej niż pięć przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym na tą ciągłą usługę.

Przewoźnik lotniczy posiadający więcej niż 5 % całego dostępnego czasu na start lub lądowanie w danym dniu w konkretnym porcie lotniczym, lub więcej niż 4 % całego dostępnego czasu na start lub lądowanie w danym dniu w systemie portów lotniczych, którego część stanowi ten port lotniczy, nie może być uważany za nowy podmiot w tym porcie lotniczym;

▼B

c) „bezpośrednia usługa lotnicza” oznacza usługę między dwoma portami lotniczymi, wliczając międzylądowania przy użyciu tego samego samolotu i tego samego numeru lotu;

d) „regularny okres” oznacza zarówno sezon letni, jak i zimowy, zgodnie z rozkładami przewoźników lotniczych;

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

▼M3

f) i) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności lub ekwiwalent najpóźniej dnia 31 stycznia w odniesieniu do następnego sezonu letniego lub dnia 31 sierpnia w odniesieniu do następnego sezonu zimowego. Do celów art. 4, 8, 8a i 10 definicja przewoźnika lotniczego obejmuje również podmioty zajmujące się komercyjnymi usługami lotniczymi, jeżeli działają zgodnie z rozkładem; do celów art. 7 i 14 definicja przewoźnika lotniczego obejmuje również wszystkie podmioty gospodarcze zajmujące się lotnictwem cywilnym;

ii) „grupa przewoźników lotniczych” oznacza dwóch lub więcej przewoźników lotniczych, którzy wspólnie świadczą wspólne usługi, operacje franczyzowe lub wspólną rezerwację miejsc do celów prowadzenia konkretnych usług lotniczych;

g) „koordynowany port lotniczy” oznacza każdy port lotniczy gdzie, w celu przeprowadzenia lądowania lub startu, niezbędne jest dla przewoźnika lotniczego lub każdego innego operatora lotniczego posiadanie przydziału czasu na start lub lądowanie przez koordynatora, z wyjątkiem lotów krajowych, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych;

▼B

h) „system portów lotniczych” oznacza dwa lub więcej zgrupowanych portów lotniczych i obsługujących to samo miasto lub aglomerację, jak wskazano w załączniku II do rozporządzenia (EWG) nr 2408/92;

▼M3

i) „port lotniczy z organizacją rozkładów” oznacza port lotniczy, na którym występuje ryzyko problemów z przepustowością w pewnych okresach dnia, tygodnia lub roku, które mogą zostać rozwiązane w drodze dobrowolnej współpracy między przewoźnikami lotniczymi i na którym został powołany organizator rozkładów w celu ułatwiania działań przewoźnikom lotniczym prowadzącym usługi lub zamierzającym prowadzić usługi w tym porcie lotniczym;

([1]) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

▼M3

j) „organ zarządzający portu lotniczego” oznacza organ, który, w powiązaniu z inną działalnością lub w inny sposób, na mocy prawa krajowego jest zobowiązany do administrowania lub zarządzania obiektami portu lotniczego oraz koordynowania i kontrolowania działalności różnych podmiotów gospodarczych działających w porcie lotniczym lub w ramach danego systemu portów lotniczych;

k) „seria czasów na start lub lądowanie” oznacza przynajmniej pięć czasów na start lub lądowanie, o które ubiega się w odniesieniu do tego samego czasu tego samego dnia tygodnia regularnie w tym samym okresie rozkładowym i przyznanych w ten sposób lub, jeżeli nie jest to możliwe, przyznanych mniej więcej w tym samym czasie;

l) „komercyjne usługi lotnicze” oznaczają ten sektor nieregularnego lotnictwa cywilnego, który dotyczy operacji lub wykorzystania statku powietrznego przez spółki w celu przewozu pasażerów lub towarów, co ma pomóc w prowadzeniu ich przedsiębiorstwa, w przypadku gdy statek powietrzny jest używany w celach powszechnie nie uważanych za użytek publiczny i jest pilotowany przez osoby posiadające przynajmniej ważną licencję pilota zawodowego z uprawnieniem do lotów według wskazań przyrządów;

m) „parametry koordynacyjne” oznaczają wyrażenie w terminach operacyjnych całkowitej przepustowości dostępnej na przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym podczas każdego okresu koordynacyjnego, odzwierciedlające wszystkie czynniki techniczne, operacyjne i środowiskowe, które mają wpływ na funkcjonowanie infrastruktury portu lotniczego oraz różnych podsystemów.

▼B

Artykuł 3

Warunki koordynacji portu lotniczego

▼M3

1. a) Państwo Członkowskie nie jest zobowiązane do wyznaczenia jakiegokolwiek portu lotniczego jako portu lotniczego z organizacją rozkładów lub koordynowanego z wyjątkiem przestrzegania przepisów niniejszego artykułu;

b) Państwo Członkowskie nie jest zobowiązane do wyznaczenia jakiegokolwiek portu lotniczego jako koordynowanego portu lotniczego z wyjątkiem przestrzegania przepisów ust. 3.

▼B

2. Państwo Członkowskie może jednak przewidzieć każdy ►M3 port lotniczy z organizacją rozkładów ◄, pod warunkiem że są spełnione zasady przejrzystości, neutralności i niedyskryminacji.

▼M3

3. Właściwe Państwo Członkowskie zapewnia, że w porcie lotniczym z nieokreślonym statusem lub w porcie lotniczym z organizacją rozkładów zostaje przeprowadzona gruntowna analiza przepustowości przez organ zarządzający tego portu lotniczego lub przez inny właściwy organ, jeżeli to Państwo Członkowskie uznaje to za niezbędne, lub w ciągu sześciu miesięcy:

i) w następstwie pisemnego wniosku od przewoźników lotniczych reprezentujących ponad połowę operacji w porcie lotniczym lub od organu zarządzającego portem lotniczym, gdy ktokolwiek z nich uważa, że przepustowość jest niewystarczająca w odniesieniu do bieżących lub planowanych operacji w pewnych okresach; lub

▼M3

ii) na wniosek Komisji, w szczególności w przypadku, gdy port lotniczy jest w rzeczywistości dostępny tylko dla przewoźników lotniczych, którym przydzielono czasy na start lub lądowanie, lub w przypadku gdy przewoźnicy lotniczy w szczególności nowe podmioty napotykają poważne problemu w zapewnianiu możliwości lądowań i startów w danym porcie lotniczym.

Taka analiza, oparta na ogólnie uznawanych metodach, ustala wszelkie braki w przepustowości, uwzględniając ograniczenia środowiskowe w danym porcie lotniczym. Analiza rozważa możliwości rozwiązania takiego problemu poprzez nową lub zmodyfikowaną infrastrukturę, zmiany operacyjne, lub wszelkie inne zmiany oraz ramy czasowe przewidziane na rozwiązanie problemów. Analiza zostaje uaktualniona, jeżeli powołuje się na ust. 5 lub jeżeli występują zmiany w porcie lotniczym, które w znaczny sposób wpływają na jego przepustowość i wykorzystanie przepustowości. Zarówno analiza, jak i użyta metoda zostają udostępnione stronom, które wnioskowały o analizę, oraz, na wniosek, innym zainteresowanym stronom. Równocześnie, analiza jest przekazywana Komisji.

4. Na podstawie analizy Państwo Członkowskie konsultuje się w sprawie sytuacji dotyczącej przepustowości w porcie lotniczym z organem zarządzającym portu lotniczego, przewoźnikami lotniczymi regularnie korzystającymi z portu lotniczego, ich reprezentatywnymi organizacjami, przedstawicielami nieregularnego lotnictwa cywilnego regularnie korzystającymi z portu lotniczego oraz organami kontroli ruchu powietrznego.

5. W przypadku gdy problemy z przepustowością występują w przynajmniej jednym okresie rozkładowym, Państwo Członkowskie zapewnia, że port lotniczy zostaje wyznaczony jako koordynowany w danych okresach, tylko gdy:

a) braki są na tyle poważnego rodzaju, że port lotniczy nie może zapobiec znacznym opóźnieniom; oraz

b) nie ma możliwości rozwiązania tych problemów w krótkim czasie.

6. W drodze odstępstwa od ust. 5, Państwa Członkowskie mogą, w wyjątkowych okolicznościach, wyznaczyć dane porty lotnicze jako koordynowane na właściwy okres.

▼B

►M3 7. ◄ Jeżeli przepustowość wystarczająca do spełnienia obecnych lub planowanych działań jest zapewniona ►M3 koordynowany port lotniczy ◄, jego wyznaczenie jako całkowicie koordynowanego zostaje zniesione.

Artykuł 4

▼M3

Organizator rozkładów oraz koordynator

1. Państwo Członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy koordynowany zapewnia wyznaczenie wykwalifikowanej osoby fizycznej lub prawnej jako organizatora rozkładów lub koordynatora portu lotniczego, odpowiednio, po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnych organizacji oraz organu zarządzającego portu lotniczego oraz komitetu koordynacyjnego, w przypadku gdy taki komitet istnieje. Ten sam organizator rozkładów lub koordynator może zostać wyznaczony na więcej niż jednym porcie lotniczym.

▼M3

2. Państwo Członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy koordynowany zapewnia:

a) że w porcie lotniczym z organizacją rozkładów, organizator rozkładów działa na podstawie niniejszego rozporządzenia w sposób niezależny, neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty;

b) niezależność koordynatora w koordynowanym porcie lotniczym poprzez czynnościowe oddzielenie koordynatora od każdej innej zainteresowanej strony. System finansowania działalności koordynatora powinien być taki, aby gwarantował niezależny status koordynatora;

c) że koordynator działa zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w sposób neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty.

3. Organizator rozkładów oraz koordynator uczestniczą w takich międzynarodowych konferencjach dotyczących planowania rozkładów lotów przewoźników lotniczych, na jakie zezwala prawo wspólnotowe.

4. Organizator rozkładów doradza przewoźnikom lotniczym i zaleca alternatywne czasy przylotu i/lub odlotu, jeżeli prawdopodobnie wystąpią problemy z przepustowością.

5. Koordynator jest wyłączną osobą odpowiedzialną za przydział czasów na start lub lądowanie. Przydziela czasy na start lub lądowanie zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia i zapewnia, aby, w nagłym wypadku, czasy na start lub lądowanie mogły zostać również przydzielone poza godzinami pracy.

6. Organizator rozkładów monitoruje zgodność operacji przewoźników lotniczych z zaleconymi im rozkładami. Koordynator monitoruje zgodność operacji przewoźników lotniczych z czasami na start lub lądowanie im przydzielonymi. Te kontrole zgodności są wykonywane we współpracy z organem zarządzającym portu lotniczego oraz z organami kontroli ruchu lotniczego i uwzględniają czas oraz inne stosowne parametry odnoszące się do danego portu lotniczego. Koordynator składa na wniosek zainteresowanym Państwom Członkowskim oraz Komisji roczne sprawozdanie z działalności, dotyczące, w szczególności, stosowania art. 8a i 14, jak również wszelkich skarg dotyczących stosowania art. 8 i 10 złożonych komitetowi koordynacyjnemu oraz kroków podjętych w celu ich rozwiązania.

7. Wszyscy organizatorzy rozkładów i koordynatorzy współpracują w celu wykrycia nieścisłości w rozkładach.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 Koordynator, na wniosek i w odpowiednim czasie, udostępnia nieodpłatnie do wglądu zainteresowanym stronom, w szczególności członkom lub obserwatorom komitetu koordynacyjnego, albo w formie pisemnej, albo w każdej innej łatwo dostępnej postaci, następujące informacje: ◄

a) historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie według linii lotniczych, chronologicznie, w odniesieniu do wszystkich przewoźników w porcie lotniczym;

b) wnioskowane przydziały czasu na start lub lądowanie (początkowe wnioski), według przewoźników lotniczych i chronologicznie w odniesieniu do wszystkich przewoźników lotniczych;

▼B

c) wszystkie przydziały czasu na start lub lądowanie i zaległe wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie, wymienione pojedynczo, chronologicznie, według przewoźników lotniczych, w odniesieniu do wszystkich przewoźników lotniczych;

d) pozostały dostępny czas na start lub lądowanie;

e) wszystkie dane szczegółowe dotyczące kryteriów stosowanych w odniesieniu do przydziału.

▼M3

9. Informacje określone w ust. 8 zostają udostępnione najpóźniej w czasie odpowiednich konferencji dotyczących planowania rozkładów oraz, gdzie właściwe, podczas konferencji i później. Na wniosek, koordynator dostarcza takich informacji w formacie streszczonym. Za dostarczenie takich streszczonych informacji mogą zostać nałożone na wnioskodawcę koszty ich przygotowania.

10. W przypadku gdy dostępne są właściwe i powszechnie akceptowane normy dotyczące informacji na temat rozkładów, organizator rozkładów, koordynator oraz przewoźnicy lotniczy stosują je pod warunkiem, że są one zgodne z prawem wspólnotowym.

Artykuł 5

Komitet koordynacyjny

1. W koordynowanym porcie lotniczym odpowiedzialne Państwo Członkowskie zapewnia, że powołany zostaje komitet koordynacyjny. Ten sam komitet koordynacyjny może zostać wyznaczony na więcej niż jednym porcie lotniczym. Udział w tym komitecie jest otwarty przynajmniej dla przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu(-ów) lotniczego(-ych) oraz ich reprezentatywnych organizacji, organu zarządzającego danego portu lotniczego, właściwych organów kontroli ruchu lotniczego oraz przedstawicieli nieregularnego lotnictwa cywilnego regularnie korzystających z portu lotniczego.

Zadaniami komitetu koordynacyjnego są:

a) składanie propozycji lub doradzanie koordynatorowi i/lub Państwu Członkowskiemu na temat:

— możliwości wzrostu przepustowości portu lotniczego określonej zgodnie z art. 3 lub możliwości poprawy jej wykorzystania,

— parametrów koordynacyjnych określonych zgodnie z art. 6,

— metod monitorowania wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie,

— lokalnych wytycznych do przydziałów czasu na start lub lądowanie lub monitorowania wykorzystania przydzielonych czasów na start lub lądowanie, uwzględniając między innymi ewentualne kwestie środowiskowe, jak przewidziano w art. 8 ust. 5,

▼M3

— ulepszeń w warunkach ruchu panujących w danym porcie lotniczym,

— poważnych problemów nowych podmiotów, jak przewidziano w art. 10 ust. 9,

— wszelkich kwestii odnoszących się do przepustowości portu lotniczego;

b) mediacja między wszystkimi zainteresowanymi stronami w sprawie skarg dotyczących przydziału czasów na start lub lądowanie, jak przewidziano w art. 11.

2. Przedstawiciele Państwa Członkowskiego oraz koordynator są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego jako obserwatorzy.

3. Komitet koordynacyjny opracowuje na piśmie regulamin wewnętrzny obejmujący, między innymi, uczestnictwo, wybory, częstotliwość posiedzeń, oraz używany(-e) język(-i). Każdy członek komitetu koordynacyjnego może zaproponować lokalne wytyczne, jak przewidziano w art. 8 ust. 5. Na wniosek koordynatora, komitet koordynacyjny dyskutuje sugerowane lokalne wytyczne w odniesieniu do przydziału czasów na start lub lądowanie jak również te sugerowane w celu monitorowania wykorzystania przydzielonych czasów na start lub lądowanie. Sprawozdanie z dyskusji w komitecie koordynacyjnym jest przedkładane zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu ze wskazaniem odnośnych stanowisk przedstawionych na posiedzeniu.

Artykuł 6

Parametry koordynacyjne

1. W koordynowanym porcie lotniczym odpowiedzialne Państwo Członkowskie zapewnia określenie parametrów w odniesieniu do przydziału czasu na start lub lądowanie dwa razy w roku, uwzględniające wszystkie istotne ograniczenia techniczne, operacyjne i środowiskowe jak również wszelkie zmiany w tych ograniczeniach.

To zadanie oparte jest na obiektywnej analizie możliwości zagospodarowania ruchu lotniczego, uwzględniając różne rodzaje ruchu w porcie lotniczym, zatory w przestrzeni powietrznej, które prawdopodobnie wystąpią podczas okresu koordynacji oraz sytuację dotyczącą przepustowości.

Parametry są przekazywane koordynatorowi w porcie lotniczym z właściwym wyprzedzeniem przed wstępnym przydziałem czasu na start lub lądowanie do celów konferencji dotyczących planowania rozkładów.

2. Do celów zadania określonego w ust. 1, w przypadku gdy Państwo Członkowskie tego nie czyni, koordynator określa stosowne koordynacyjne przedziały czasowe po zasięgnięciu opinii komitetu koordynacyjnego oraz zgodnie z ustanowioną przepustowością.

3. Określenie parametrów i używanej metodologii, jak również wszelkie w nich zmiany są szczegółowo omawiane w ramach komitetu koordynacyjnego w celu zwiększenia przepustowości i ilości dostępnych do przydziału czasów na start lub lądowanie, przed podjęciem ostatecznej decyzji w sprawie parametrów w odniesieniu do przydziału czasu na start lub lądowanie. Wszelkie odnośne dokumenty zostają udostępnione na wniosek zainteresowanych stron.

▼M3

Artykuł 7

Informacje dla organizatorów rozkładów i koordynatorów

1. Przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność lub zamierzający prowadzić działalność w portach lotniczych z organizacją rozkładów lub koordynowanych portach lotniczych przedkładają organizatorowi rozkładów lub koordynatorowi, odpowiednio, wszelkie istotne informacje przez nich wymagane. Wszelkie istotne informacje są dostarczane w formacie i w czasie określonym przez organizatora rozkładów lub koordynatora. W szczególności, przewoźnik lotniczy powiadamia koordynatora, wraz z wnioskiem o przydział, czy będzie korzystał ze statusu nowego podmiotu, zgodnie z art. 2 lit. b), w odniesieniu do wnioskowanych czasów na start lub lądowanie.

W odniesieniu do wszystkich pozostałych portów lotniczych z nieokreślonym szczególnym statusem, organ zarządzający portu lotniczego dostarcza, jeżeli wnioskuje o to koordynator, wszelkie informacje będące w jego posiadaniu na temat planowanych usług przewoźników lotniczych.

2. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie dostarcza informacji określonych w ust. 1, chyba że może w sposób satysfakcjonujący wykazać istnienie okoliczności łagodzących, lub dostarcza informacje fałszywe lub błędne, koordynator nie bierze pod uwagę wniosku lub wniosków o czas na start lub lądowanie złożonych przez przewoźnika lotniczego, do których odnoszą się informacje fałszywe lub błędne. Koordynator daje temu przewoźnikowi lotniczemu możliwość przedstawienia jego uwag.

3. Organizator rozkładów lub koordynator, organ zarządzający portu lotniczego oraz organy kontroli ruchu lotniczego wymieniają wszelkie informacje, których potrzebują do wykonywania swoich odnośnych obowiązków, w tym dane dotyczące lotów oraz czasów na start lub lądowanie.

Artykuł 8

Proces przydziału czasu na start lub lądowanie

1. Serie czasów na start lub lądowanie są przydzielane z puli czasów na start lub lądowanie wnioskującym przewoźnikom jako pozwolenie na użycie infrastruktury portu lotniczego do celów lądowania lub startu w okresie rozkładowym, o który wnioskowali, po upłynięciu którego zostają one zwrócone do puli czasów na start lub lądowanie, jak określono zgodnie z przepisami art. 10.

2. Bez uszczerbku dla przepisów art. 7, 8a i 9, art. 10 ust. 1 oraz art. 14, ust. 1 niniejszego artykułu nie ma zastosowania, jeżeli spełnione są następujące warunki:

— serie czasów na start lub lądowanie zostały wykorzystane przez przewoźnika lotniczego w celu przeprowadzenia regularnej i planowanej nieregularnej usługi lotniczej, oraz

— dany przewoźnik lotniczy może wykazać zgodnie z wymogami koordynatora, że serie danych czasów na start lub lądowanie zostały wykorzystane, jak określił koordynator, przez tego przewoźnika lotniczego przez przynajmniej 80 % czasu podczas okresu rozkładowego, na który zostały przydzielone.

▼M3

W takim przypadku dane serie czasów na start lub lądowanie uprawniają zainteresowanego przewoźnika lotniczego do tej samej serii czasów na start lub lądowanie w następnych równoważnym okresie rozkładowym, jeżeli zainteresowany przewoźnik lotniczy o to wnioskuje, w ramach terminu określonego w art. 7 ust. 1.

3. Bez uszczerbku dla przepisów art. 10 ust. 2, w sytuacji gdy wszystkie wnioski o czas na start lub lądowanie nie mogą zostać rozdysponowane w sposób zadowalający dla zainteresowanych przewoźników lotniczych, pierwszeństwo przyznaje się komercyjnym usługom lotniczym, w szczególności regularnym usługom oraz planowanym nieregularnym usługom lotniczym. W przypadku konkurujących wniosków w ramach tej samej kategorii usług, pierwszeństwo przyznaje się operacjom trwającym cały rok.

4. Zmiana terminu serii czasów na start lub lądowanie przed przydziałem pozostałych czasów na start lub lądowanie z puli określonej w art. 10 innym wnioskującym przewoźnikom lotniczym może zostać zaakceptowana tylko ze względów operacyjnych lub jeżeli terminy czasów na start lub lądowanie wnioskujących przewoźników lotniczych zostałyby polepszone w odniesieniu do terminów, o które wstępnie wnioskowali. Nie staje się to skuteczne przed wyraźnym potwierdzeniem przez koordynatora.

5. Koordynator uwzględnia również dodatkowe reguły i wytyczne ustanowione na całym świecie lub na terytorium Wspólnoty przez branżę transportu lotniczego, jak również lokalne wytyczne zaproponowane przez komitet koordynacyjny i zatwierdzone przez Państwo Członkowskie lub inny właściwy organ odpowiedzialny za dany port lotniczy, pod warunkiem że takie reguły i wytyczne nie mają wpływu na niezależny status koordynatora, są zgodne z prawem wspólnotowym i mają na celu bardziej efektywne wykorzystanie przepustowości portu lotniczego. Reguły te są przekazywane przez dane Państwo Członkowskie do Komisji.

6. Jeżeli wnioskowany czas na start lub lądowanie nie może zostać przyznany, koordynator powiadamia wnioskującego przewoźnika lotniczego o powodach i wskazuje najbliższy dostępny alternatywny czas na start lub lądowanie.

7. Koordynator, dodatkowo do planowanego przydziału czasu na start lub lądowanie na okres rozkładowy, dokłada starań w celu rozpatrzenia pojedynczych wniosków o czas na start lub lądowanie o krótkim terminie w odniesieniu do wszystkich typów lotnictwa, w tym nieregularnego lotnictwa cywilnego. W tym celu mogą zostać użyte czasy na start lub lądowanie pozostające w puli określonej w art. 10 po rozdysponowaniu między wnioskujących przewoźników oraz czasy na start lub lądowanie dostępne w krótkim terminie.

Artykuł 8a

Mobilność czasów na start lub lądowanie

1. Czasy na start lub lądowanie mogą być:

a) przenoszone przez przewoźnika lotniczego z jednej trasy lub rodzaju usługi na inną trasę lub rodzaj usługi obsługiwane przez tego samego przewoźnika lotniczego;

b) przenoszone:

   i) między spółką dominującą a spółką zależną, oraz między spółkami zależnymi tej samej spółki dominującej;

   ii) jako część przejęcia kontroli nad kapitałem przewoźnika lotniczego;

▼M3

iii) w przypadku całkowitego lub częściowego przejęcia, jeżeli czasy na start lub lądowanie są bezpośrednio powiązane z przejmowanym przewoźnikiem lotniczym;

c) wymieniane, jeden za jeden, między przewoźnikami lotniczymi.

2. O przeniesieniu lub wymianie określonych w ust. 1 powiadamia się koordynatora i nie stają się one skuteczne do czasu wyraźnego potwierdzenia ze strony koordynatora. Koordynator odmawia potwierdzenia przeniesienia lub wymiany, jeżeli nie są one zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia oraz jeżeli koordynator nie jest przekonany, że:

a) operacje w porcie lotniczym nie zostałyby zakłócone, biorąc pod uwagę wszystkie ograniczenia techniczne, operacyjne i środowiskowe;

b) limity nałożone zgodnie z art. 9 są przestrzegane;

c) przeniesienie czasów na start lub lądowanie nie wchodzi w zakres ust. 3.

3. a) Czasy na start lub lądowanie przydzielone nowemu podmiotowi, jak określono w art. 2 ust. b), nie mogą być przenoszone na podstawie ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu na okres dwóch równoważnych okresów rozkładowych, z wyjątkiem przypadku prawnego przejęcia działalności upadłego przedsiębiorstwa.

b) Czasy na start lub lądowanie przydzielone nowemu podmiotowi, jak określono w art. 2 lit. b) ppkt ii) i iii), nie mogą być przenoszone na inne trasy, jak przewidziano w ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu, na okres dwóch równoważnych okresów rozkładowych, chyba że nowy podmiot będzie traktowany z takim samym pierwszeństwem na nowej trasie jak na wyjściowej trasie.

c) Czasy na start lub lądowanie przydzielone nowemu podmiotowi, jak określono w art. 2 lit. b), nie mogą być wymieniane, jak przewidziano w ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu, na okres dwóch równoważnych okresów rozkładowych, chyba że w celu uzyskania lepszego terminu czasu na start lub lądowanie dla tych usług w odniesieniu do terminów, o które uprzednio wnioskowano.

Artykuł 8b

Wyłączenie roszczeń odszkodowawczych

Uprawnienie do serii czasów na start lub lądowanie określone w art. 8 ust. 2 nie daje podstawy do roszczeń odszkodowawczych w odniesieniu jakichkolwiek limitów, ograniczeń lub jego zniesienia nałożonych na podstawie prawa wspólnotowego, w szczególności w zastosowaniu postanowień Traktatu odnoszących się do transportu lotniczego. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na uprawnienia organów publicznych do wymagania przeniesienia czasów na start lub lądowanie między przewoźnikami lotniczymi oraz do kierowania sposobem ich przydzielania zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi konkurencji lub z art. 81 lub 82 Traktatu lub rozporządzeniem Rady (EWG) nr 4064/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw ([1]). Takie przenoszenia mogą odbywać się wyłącznie bez pieniężnej rekompensaty.

([1]) Dz.U. L 395 z 30.12.1989, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1310/97 (Dz.U. L 180 z 9.7.1997, str. 1).

▼M3

Artykuł 9

Zobowiązania z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej

1. W przypadku gdy zobowiązania z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej zostały nałożone na trasę zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, Państwo Członkowskie może zarezerwować w koordynowanym porcie lotniczym czasy na start lub lądowanie wymagane do operacji przewidzianych na tej trasie. Jeżeli zarezerwowane czasy na start lub lądowanie na danej trasie nie są wykorzystywane, zostają udostępnione każdemu innemu przewoźnikowi lotniczemu zainteresowanemu obsługą trasy zgodnie ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej, z zastrzeżeniem ust. 2. Jeżeli żaden inny przewoźnik nie jest zainteresowany obsługą trasy, a dane Państwo Członkowskie nie wydaje zaproszenia do składania ofert na mocy art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, czasy na start lub lądowanie zostają albo zarezerwowane dla innej trasy z zastrzeżeniem zobowiązań z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej albo zwrócone do puli.

2. Procedura przetargowa ustanowiona w art. 4 ust. 1 lit. d)-g) oraz art. 4 ust. 1 lit. i) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 jest stosowana w odniesieniu do wykorzystania czasów na start lub lądowanie określonych w ust. 1 powyżej, jeżeli więcej niż jeden wspólnotowy przewoźnik lotniczy jest zainteresowany obsługiwaniem trasy i nie jest w stanie uzyskać czasów na start lub lądowanie od koordynatora w ciągu jednej godziny przed lub po wnioskowanym terminie.

Artykuł 10

Pula czasów na start lub lądowanie

1. Koordynator tworzy pulę, która zawiera wszystkie czasy na start lub lądowanie nieprzydzielone na podstawie art. 8 ust. 2 oraz art. 8 ust. 4. Cała nowa liczba czasów na start lub lądowanie określona na podstawie art. 3 ust. 3 zostaje umieszczona w puli.

2. Serie czasów na start lub lądowanie, które zostały przydzielone przewoźnikowi lotniczemu w celu obsługi regularnej lub planowanej nieregularnej usługi lotniczej, nie uprawniają tego przewoźnika lotniczego do tej samej serii czasów na start lub lądowanie w następnym równoważnym okresie rozkładowym, jeżeli ten przewoźnik lotniczy nie może wykazać zgodnie z wymogami koordynatora, że usługa została wykonana, jak określił koordynator, przez tego przewoźnika przez przynajmniej 80 % czasu podczas okresu rozkładowego, na który zostały przydzielone.

3. Czasy na start lub lądowanie przydzielone przewoźnikowi lotniczemu przed dniem 31 stycznia na następny sezon letni, lub przed dniem 31 sierpnia na następny sezon zimowy, ale które zostały zwrócone do koordynatora do ponownego przydziału przed tymi datami nie są brane pod uwagę do celów kalkulacji wykorzystania.

4. Jeżeli 80 % wykorzystania serii czasów na start lub lądowanie nie może zostać wykazane, wszystkie czasy na start lub lądowanie stanowiące tą serię zostają umieszczone w puli czasów na start lub lądowanie, chyba że niewykorzystanie może zostać uzasadnione na podstawie jednego z następujących powodów:

a) nieprzewidziany i nieuniknione przypadki poza kontrolą przewoźnika lotniczego prowadzące do:

   — zakazu lotów określonego rodzaju samolotów zwykle używanych do danej usługi,

▼M3

— zamknięcia portu lotniczego lub przestrzeni powietrznej,

— poważnych zakłóceń operacji w danym porcie lotniczym, w tym tych serii czasów na start lub lądowanie na innym wspólnotowym porcie lotniczym odnoszących się do tras, które zostały dotknięte tymi zakłóceniami, podczas znacznej części danego okresu rozkładowego;

b) przerwa w serii usług z powodu działań zmierzających do zakłócenia tych usług, które praktycznie i/lub technicznie uniemożliwiają przewoźnikowi lotniczemu prowadzenie działalności w sposób planowany;

c) poważne straty finansowe dotyczące danego wspólnotowego przewoźnika lotniczego, wraz z przyznaniem, w rezultacie, tymczasowej licencji przez organy przyznające licencje do czasu reorganizacji finansowej przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 2407/92;

d) postępowanie sądowe dotyczące stosowania art. 9 w odniesieniu do tras w przypadku gdy zostały nałożone zobowiązania z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 mające skutek w tymczasowym zawieszeniu obsługi takich tras.

5. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja bada stosowanie ust. 4 przez koordynatora portu lotniczego objętego zakresem niniejszego rozporządzenia.

Komisja podejmuje decyzję w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z procedurą określoną w art. 13 ust. 2.

6. Bez uszczerbku dla przepisów art. 8 ust. 2 niniejszego rozporządzenia oraz bez uszczerbku dla przepisów art. 8 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, czasy na start lub lądowanie umieszczone w puli są rozdzielane między wnioskujących przewoźników lotniczych. 50 % tych czasów na start lub lądowanie najpierw zostaje przyznane nowym podmiotom, chyba że wnioski nowych podmiotów nie przekraczają 50 %. Koordynator sprawiedliwie traktuje wnioski nowych podmiotów i innych przewoźników, zgodnie z okresami koordynacji każdego dnia rozkładowego.

Wśród wniosków od nowych podmiotów pierwszeństwa udziela się przewoźnikom lotniczym kwalifikującym się do statusu nowego podmiotu na podstawie zarówno art. 2 lit. b) ppkt i) i ii) lub art. 2 lit. b) ppkt i) i iii).

7. Nowy podmiot, któremu zaproponowano serię czasów na start lub lądowanie w ciągu jednej godziny przed lub po wnioskowanym czasie, ale nie przyjął tej propozycji, nie utrzymuje swojego statusu nowego podmiotu w tym okresie rozkładowym.

8. W przypadku usług świadczonych przez grupę przewoźników lotniczych, tylko jeden z uczestniczących przewoźników lotniczych może wnioskować o wymagane czasy na start lub lądowanie. Przewoźnik lotniczy świadczący taką usługę przyjmuje odpowiedzialność za spełnienie kryteriów operacyjnych wymaganych do utrzymania precedensu historycznego określonego w art. 8 ust. 2.

▼M3

Czasy na start lub lądowanie przydzielone jednemu przewoźnikowi lotniczemu mogą zostać wykorzystane przez innego(-ych) przewoźnika(-ów) lotniczego(-ych) uczestniczącego(-ych) we wspólnej operacji, pod warunkiem że kod oznaczający przewoźnika lotniczego, któremu przydzielono czasy na start lub lądowanie, pozostaje ten sam dla udostępnionego lotu do celów koordynacji i monitoringu. Po przerwaniu takich operacji, tak wykorzystane czasy na start lub lądowanie pozostają u przewoźnika lotniczego, któremu zostały wstępnie przydzielone. Przewoźnicy lotniczy zaangażowani w takie wspólne operacje udzielają koordynatorowi szczegółowych informacji na temat takich operacji przed ich rozpoczęciem.

9. Jeżeli nowe podmioty mają wciąż poważne problemy, Państwo Członkowskie zapewnia zwołanie posiedzenia komitetu koordynacyjnego portu lotniczego. Celem posiedzenia jest zbadanie możliwości zaradzenia sytuacji. Komisja zostaje zaproszona na takie posiedzenie.

▼M5

Artykuł 10a

▼M6

1. Na użytek art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 koordynatorzy przyjmują, że czasy na start lub lądowanie przydzielone na okres od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 27 marca 2021 r. zostały wykorzystane przez przewoźnika lotniczego, któremu zostały pierwotnie przydzielone.

▼M5

2. Na użytek art. 8 ust. 2 i art. 10 ust. 2 koordynatorzy przyjmują, że czasy na start lub lądowanie przydzielone na okres od dnia 23 stycznia 2020 r. do dnia 29 lutego 2020 r. zostały wykorzystane przez przewoźnika lotniczego, któremu zostały pierwotnie przydzielone, w odniesieniu do usług lotniczych między portami lotniczymi w Unii a portami lotniczymi w Chińskiej Republice Ludowej albo w Specjalnym Regionie Administracyjnym Hongkong Chińskiej Republiki Ludowej.

3. W odniesieniu do czasów na start lub lądowanie na terminy późniejsze niż 8 kwietnia 2020 r. ust. 1 stosuje się wyłącznie wówczas, gdy odpowiednie niewykorzystane czasy na start lub lądowanie udostępniono koordynatorowi w celu ponownego przydziału innym przewoźnikom lotniczym.

4. Jeżeli na podstawie danych liczbowych opublikowanych przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Komisja stwierdzi, że utrzymuje się i prawdopodobnie utrzyma się ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie roku poprzedniego, i stwierdzi również, na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, że wynika to z wpływu wystąpienia ognisk choroby COVID-19, przyjmuje ona zgodnie z art. 12a akty delegowane w celu odpowiedniej zmiany okresu określonego w ust. 1.

5. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację przy użyciu kryteriów określonych w ust. 4. Na podstawie dostępnych jej informacji Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie do dnia 15 września 2020 r. W razie konieczności Komisja przyjmie akt delegowany, o którym mowa w ust. 4, najszybciej, jak to możliwe.

▼M5

6. W przypadku gdy ze względu na długotrwały wpływ wystąpienia ognisk choroby COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu ma zastosowanie procedura przewidziana w art. 12b.

▼M4

—————

▼M3

Artykuł 11

Skargi i prawa odwołania się

1. Bez uszczerbku dla praw do odwoływania się na mocy prawa krajowego, skargi dotyczące stosowania art. 7 ust. 2, art. 8, 8a, 10 oraz art. 14 ust. 1-4 i 6 składane są do komitetu koordynacyjnego. Komitet, w terminie jednego miesiąca od złożenia skargi, rozpatruje sprawę i, jeżeli jest to możliwe, przedstawia propozycje koordynatorowi mające na celu podjęcie próby rozwiązania problemu. Jeżeli skarga nie może zostać załatwiona, odpowiedzialne Państwo Członkowskie może, w terminie następnych dwóch miesięcy, zapewnić mediację lub organizacji reprezentatywnych przewoźników lotniczych lub portów lotniczych lub innej strony trzeciej.

2. Państwa Członkowskie podejmują właściwe środki, zgodnie i ich prawem krajowym, w celu ochrony koordynatorów w odniesieniu do roszczeń odszkodowawczych odnoszących się do sprawowania ich funkcji na podstawie niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem przypadków rażącego zaniedbania lub umyślnego wykroczenia.

▼B

Artykuł 12

▼M3

Stosunki z państwami trzecimi

1. W każdym przypadku gdy wydaje się, że państwo trzecie, w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych:

a) nie przyznaje wspólnotowym przewoźnikom lotniczym traktowania porównywalnego z traktowaniem przyznanym przez niniejsze rozporządzenie przewoźnikom lotniczym z tego państwa; lub

b) *de facto* nie przyznaje wspólnotowym przewoźnikom lotniczym traktowania narodowego; lub

c) przyznaje przewoźnikom lotniczym z innych państw trzecich bardziej korzystne traktowanie niż wspólnotowym przewoźnikom lotniczym,

Komisja może, zgodnie z procedurą określoną w art. 13 ust. 2, podjąć decyzję, że Państwo Członkowskie lub Państwa Członkowskie podejmą środki, w tym całkowite lub częściowe zawieszenie stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych z tego państwa trzeciego w celu zapobieżenia dyskryminacyjnemu zachowaniu danego państwa trzeciego.

▼B

2. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich napotykanych poważnych trudnościach, prawnych lub faktycznych, przez wspólnotowych przewoźników lotniczych w uzyskiwaniu przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych w państwach trzecich.

▼M5

Artykuł 12a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10a, powierza się Komisji do dnia 2 kwietnia 2021 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10a, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10a wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 12b

Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzą w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. Przekazując akt delegowany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, podaje się powody zastosowania trybu pilnego.

2. Parlament Europejski albo Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12a ust. 6. W takim przypadku Komisja uchyla akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.

▼M3

Artykuł 13

Procedura komitetu

1. Komisję wspiera komitet.

▼M3

2. W przypadku gdy dokonuje się odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej procedury wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([1]), uwzględniając przepisy art. 8 tej decyzji.

Okres, ustalony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, ustala się na trzy miesiące.

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

4. Komitet uchwala swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 14

Stosowanie

1. Plan lotów przewoźnika lotniczego może zostać odrzucony przez właściwe organy kontroli ruchu lotniczego, jeżeli przewoźnik lotniczy zamierza lądować lub startować w koordynowanym porcie lotniczym, w trakcie okresu, gdy jest on koordynowany, a nie posiada czasu na start lub lądowanie przydzielonego przez koordynatora.

2. Koordynator wycofuje serie czasów na start lub lądowanie tymczasowo przyznane przewoźnikowi lotniczemu w trakcie procesu jego tworzenia i umieszcza je w puli dnia 31 stycznia na następny sezon letni, lub dnia 31 sierpnia na następny sezon zimowy, jeżeli przedsiębiorstwo nie posiada licencji na prowadzenie działalności lub jej ekwiwalentu na dany dzień lub jeżeli nie jest określone przez właściwe organy przyznające licencje, że taka licencja na prowadzenie działalności lub jej ekwiwalent zostanie wydana przed rozpoczęciem się danego okresu rozkładowego.

3. Koordynator wycofuje i umieszcza w puli serie czasów na start lub lądowanie przewoźnika lotniczego, który otrzymał je w następstwie wymiany na podstawie art. 8a ust. 1 lit. c), jeżeli nie zostały one wykorzystane zgodnie z zamierzeniem.

4. Przewoźnicy lotniczy, którzy wielokrotnie i celowo wykonują usługi lotnicze w terminach znacznie różniących się od przydzielonego czasu na start lub lądowanie będącego częścią serii czasów na start lub lądowanie lub wykorzystują czasy na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału i w ten sposób powodują zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach ruchu lotniczego, tracą swój status określony w art. 8 ust. 2. Koordynator może podjąć decyzję o pozbawieniu tego przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałego czasu okresu rozkładowego i umieszczenia ich w puli po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego i po udzieleniu jednego ostrzeżenia.

5. Państwa Członkowskie zapewniają, że dostępne są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje lub równoważne środki w celu zapobiegania wielokrotnemu i celowemu wykonywaniu usług lotniczych w terminach znacznie różniących się od przydzielonych czasów na start lub lądowanie lub wykorzystywaniu czasów na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach ruchu lotniczego.

([1]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼M3

6. a) Bez uszczerbku dla przepisów art. 10 ust. 4, jeżeli przewoźnik lotniczy nie może osiągnąć 80 % wskaźnika wykorzystania, jak określono w art. 8 ust. 2, koordynator może podjąć decyzję o pozbawieniu tego przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałego czasu okresu rozkładowego i umieszczenia ich w puli po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego.

b) Bez uszczerbku dla przepisów art. 10 ust. 4, jeżeli po przydzielonym terminie odpowiadającym 20 % okresu ważności serii, nie zostały wykorzystane żadne czasy na start lub lądowanie z tej serii czasów na start lub lądowanie, koordynator umieszcza dane serie czasów na start lub lądowanie w puli w odniesieniu do pozostałego czasu okresu rozkładowego i umieszczenia ich w puli po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego.

Artykuł 14a

Sprawozdanie i współpraca

1. Komisja przedstawia sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia najpóźniej trzy lata po jego wejściu w życie. Sprawozdanie obejmuje w szczególności funkcjonowanie art. 8, 8a i 10.

2. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują w stosowaniu niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do zbierania informacji do sprawozdania wspomnianego w ust. 1.

▼B

Artykuł 15

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 30. dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

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