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 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1008/2008

z dnia 24 września 2008 r.

w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.	L 212	1	22.8.2018
►M2	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2 z dnia 11 grudnia 2018 r.	L 11	1	14.1.2019
►M3	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/696 z dnia 25 maja 2020 r.	L 165	1	27.5.2020

▼B

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1008/2008

z dnia 24 września 2008 r.

w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

▼M3

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje kwestie wydawania koncesji wspólnotowym przewoźnikom lotniczym, prawo wspólnotowych przewoźników lotniczych do wykonywania wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych oraz ustalanie taryf wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych. Ustanawia ono również tymczasowe zasady dotyczące świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii.

▼B

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

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1) „koncesja” oznacza uprawienie przyznawane przedsiębiorstwu przez właściwy organ wydający koncesje i umożliwiające mu wykonywanie przewozów lotniczych na warunkach określonych w koncesji;

2) „właściwy organ wydający koncesje” oznacza organ państwa członkowskiego uprawniony do przyznania, odmowy przyznania, cofnięcia lub zawieszenia koncesji, zgodnie z rozdziałem II;

3) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, nastawioną lub nienastawioną na osiągnięcie zysku, lub oficjalny organ posiadający osobowość prawną lub jej nieposiadający;

4) „przewóz lotniczy” oznacza lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;

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

6) „lot lokalny” oznacza lot nieobejmujący przewozu pasażerów, poczty lub ładunków pomiędzy różnymi portami lotniczymi lub innymi zatwierdzonymi miejscami do lądowania;

7) „port lotniczy” oznacza każdy obszar w państwie członkowskim, specjalnie przystosowany do przewozów lotniczych;

▼B

8) „certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC)” oznacza certyfikat wydany przedsiębiorstwu, potwierdzający, że przewoźnik ten posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne, pozwalające zapewnić bezpieczeństwo operacji określonych w certyfikacie, zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa wspólnotowego lub krajowego;

9) „skuteczna kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego przyznają możliwość wywierania bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:

   a) prawo użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa;

   b) prawa lub umowy, które przyznają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w inny sposób przyznają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przez przedsiębiorstwo;

10) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję lub równoważny dokument;

11) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez właściwy organ wydający koncesje, zgodnie z rozdziałem II;

12) „plan gospodarczy” oznacza szczegółowy opis planowanej działalności handlowej przewoźnika lotniczego w danym okresie, w szczególności uwzględniający spodziewany rozwój rynku i planowane inwestycje, w tym skutki finansowe i gospodarcze tej działalności;

13) „wewnątrzwspólnotowe przewozy lotnicze” oznaczają przewozy lotnicze wykonywane na terenie Wspólnoty;

14) „prawo przewozowe” oznacza prawo do wykonywania przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi Wspólnoty;

15) „sprzedaż przewozu lotniczego” oznacza sprzedaż miejsc, bez żadnej innej związanej z tym usługi, takiej jak zakwaterowanie, bezpośrednio klientom przez przewoźnika lotniczego lub jego upoważnionego agenta, lub czarterującego;

16) „regularny przewóz lotniczy” oznacza serię lotów posiadających wszystkie wymienione cechy:

   a) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego upoważnionych agentów);

   b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi:

      — zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, albo

      — w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;

17) „pojemność” oznacza liczbę miejsc lub ładowność oferowane publicznie w ramach regularnego przewozu lotniczego w danym okresie;

▼B

18) „taryfy lotnicze” oznaczają ceny podawane w euro lub w walucie lokalnej, płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych, oraz wszystkie warunki, na których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;

19) „stawki lotnicze”oznaczają ceny podawane w euro lub w walucie lokalnej, płacone za przewóz ładunków, oraz warunki, na których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;

20) „zainteresowane państwo(-a) członkowskie” oznacza państwo(-a) członkowskie, między którym(-i) lub w którym(-ch) wykonywany jest dany przewóz lotniczy;

21) „zaangażowane państwo(-a) członkowskie” oznacza zainteresowane państwo(-a) członkowskie oraz państwo(-a) członkowskie, w którym(-ych) przewoźnikowi lub przewoźnikom wykonującym przewóz lotniczy wydano koncesje;

22) „konurbacja” oznacza obszar miejski obejmujący kilka miast, które w wyniku przyrostu demograficznego i rozwoju fizycznie połączyły się i stworzyły ciągły obszar zabudowany;

23) „sprawozdanie zarządcze” oznacza dokładne sprawozdanie dotyczące przychodów i kosztów przewoźnika lotniczego w danym okresie, z uwzględnieniem podziału na działalność związaną z transportem lotniczym i inne rodzaje działalności, jak również na elementy pieniężne i niepieniężne;

24) „umowa leasingu bez załogi” oznacza umowę między przedsiębiorstwami, na mocy której statek powietrzny jest eksploatowany na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingobiorcy;

25) „umowa leasingu z załogą” oznacza umowę między przewoźnikami lotniczymi, na mocy której statek powietrzny jest eksploatowany na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingodawcy;

26) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową wspólnotowego przewoźnika lotniczego w państwie członkowskim, w którym wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności wspólnotowego przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu.

ROZDZIAŁ II

KONCESJA

Artykuł 3

Koncesja

1. Żadnemu przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność we Wspólnocie nie zezwala się na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty lub ładunku za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia koncesja.

Przedsiębiorstwo spełniające wymagania niniejszego rozdziału jest uprawnione do otrzymania koncesji.

▼B

2. Właściwy organ wydający koncesje nie przyznaje koncesji ani nie utrzymuje ich ważności, w przypadku gdy jakiekolwiek z wymagań niniejszego rozdziału nie jest spełnione.

3. Bez uszczerbku dla wszelkich pozostałych przepisów prawa wspólnotowego, krajowego lub międzynarodowego, następujące kategorie przewozów lotniczych nie podlegają wymogowi posiadania ważnej koncesji:

a) przewozy lotnicze wykonywane statkiem powietrznym bez napędu silnikowego lub ultralekkim statkiem powietrznym o napędzie silnikowym; oraz

b) loty lokalne.

Artykuł 4

Warunki przyznania koncesji

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

a) główne miejsce prowadzenia działalności przez to przedsiębiorstwo znajduje się w tym państwie członkowskim;

▼M1

b) posiada ono ważny AOC, wydany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 ([1]) przez organ krajowy jednego z państw członkowskich, przez kilka organów państw członkowskich działających wspólnie zgodnie z art. 62 ust. 5 tego rozporządzenia albo przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;

▼B

c) dysponuje ono co najmniej jednym statkiem powietrznym, którego jest właścicielem lub który jest przedmiotem umowy leasingu bez załogi;

d) jego główną działalność stanowi wykonywanie przewozów lotniczych oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową przy użyciu statku powietrznego lub z naprawą i konserwacją statków powietrznych;

e) struktura przedsiębiorstwa pozwala właściwemu organowi wydającemu koncesje na zastosowanie przepisów niniejszego rozdziału;

f) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 procent udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub więcej przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków zgodnych z postanowieniami umowy z państwem trzecim, której Wspólnota jest stroną;

g) spełnia ono warunki finansowe określone w art. 5;

h) spełnia ono wymagania ubezpieczeniowe określone w art. 11 i w rozporządzeniu (WE) nr 785/2004; oraz

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

▼B

i) spełnia ono wymogi przepisów dotyczących dobrej reputacji określone zgodnie z art. 7.

Artykuł 5

Warunki finansowe przyznania koncesji

1. Właściwy organ wydający koncesje dokonuje dokładnej oceny, czy przedsiębiorstwo występujące po raz pierwszy o koncesję może wykazać, że:

a) może w każdym momencie wypełnić swoje istniejące i potencjalne zobowiązania, ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres 24 miesięcy od rozpoczęcia prowadzenia operacji; oraz

b) może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w związku z prowadzonymi operacjami zgodnie ze swym planem gospodarczym i ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres trzech miesięcy od daty rozpoczęcia prowadzenia operacji, nie uwzględniając żadnych przychodów z prowadzonych przez niego operacji.

2. Do celów oceny, o której mowa w ust. 1, każdy wnioskodawca przedstawia plan gospodarczy na okres przynajmniej pierwszych trzech lat prowadzenia operacji. Plan gospodarczy szczegółowo określa również powiązania finansowe wnioskodawcy z każdą inną działalnością handlową, w którą wnioskodawca jest zaangażowany bezpośrednio lub przez przedsiębiorstwa powiązane. Wnioskodawca dostarcza również wszystkie istotne informacje, w szczególności dane określone w załączniku I pkt 1.

3. Ustępy 1 i 2 niniejszego artykułu nie mają zastosowania do przedsiębiorstwa ubiegającego się o koncesję, która ma objąć eksploatację statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20. Takie przedsiębiorstwa muszą wykazać, że ich kapitał netto wynosi przynajmniej 100 000 EUR lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez właściwy organ wydający koncesje, wszystkie informacje istotne do celów ust. 1, w szczególności dane, o których mowa w załączniku I pkt 1.

Niemniej jednak właściwy organ wydający koncesje może stosować ust. 1 i 2 w stosunku do przedsiębiorstwa ubiegającego się o koncesję na mocy przepisów poprzedniego akapitu, jeżeli zamierza ono wykonywać regularne przewozy lotnicze lub jeżeli jego obrót przekracza 3 miliony EUR rocznie.

▼M1

Artykuł 6

Certyfikat przewoźnika lotniczego

1. Przyznanie oraz zachowanie ważności koncesji zależne jest od posiadania ważnego AOC określającego działalność objętą tą koncesją.

2. Wszelkie zmiany w AOC wspólnotowego przewoźnika lotniczego odzwierciedla się, w stosownych przypadkach, w koncesji.

Właściwy organ odpowiedzialny za AOC jak najszybciej informuje właściwy organ przyznający koncesje o wszelkich odnośnych proponowanych zmianach w AOC.

3. Właściwy organ odpowiedzialny za AOC oraz właściwy organ przyznający koncesje uzgadniają środki proaktywnej wymiany informacji istotnych dla oceny i zachowania AOC i koncesji.

▼M1

Wymiana ta może obejmować, między innymi, informacje dotyczące rozwiązań finansowych, własnościowych lub organizacyjnych wspólnotowego przewoźnika lotniczego, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lub płynność finansową jego operacji lub które mogą pomóc właściwemu organowi odpowiedzialnemu za AOC w wykonywaniu jego działań w zakresie nadzoru w odniesieniu do bezpieczeństwa. W przypadku gdy podawane są informacje poufne, wprowadza się środki zapewniające odpowiednią ochronę informacji.

3a. W przypadku gdy jest prawdopodobne, że niezbędne będą działania związane z egzekwowaniem przepisów, właściwy organ odpowiedzialny za AOC oraz właściwy organ wydający koncesje konsultują się wzajemnie jak najszybciej przed podjęciem takich działań oraz współpracują, poszukując rozwiązania problemu przed podjęciem działań. W przypadku podjęcia działań właściwy organ odpowiedzialny za AOC oraz właściwy organ wydający koncesje jak najszybciej powiadamiają się o tym nawzajem.

▼B

Artykuł 7

Potwierdzenie dobrej reputacji

1. W przypadku gdy do celów przyznania koncesji wymagane jest potwierdzenie, że osoby, które będą stale i rzeczywiście kierowały działalnością przedsiębiorstwa, mają dobrą reputację lub że nie ogłosiły upadłości, właściwy organ wydający koncesje przyjmuje jako wystarczający dowód wobec obywateli państw członkowskich przedstawienie dokumentów potwierdzających spełnienie tych wymogów, wydanych przez właściwe organy w państwie członkowskim pochodzenia lub w państwie członkowskim, w którym dane osoby mają swoje stałe miejsce pobytu.

2. W przypadku gdy państwo członkowskie pochodzenia lub państwo członkowskie, w którym dana osoba ma swoje stałe miejsce pobytu, nie wydaje dokumentów, o których mowa w ust. 1, mogą one być zastąpione oświadczeniem pod przysięgą lub w państwach, w których nie istnieje forma oświadczenia pod przysięgą – uroczystym oświadczeniem złożonym przez wnioskodawcę przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym, lub, w stosownych przypadkach, przed notariuszem lub uprawnionym organem zawodowym państwa członkowskiego, z którego osoba ta pochodzi lub w którym ma ona swoje stałe miejsce pobytu. Taki organ, notariusz lub uprawniony organ zawodowy wydają certyfikat potwierdzający autentyczność oświadczenia złożonego pod przysięgą lub w drodze uroczystego oświadczenia.

3. Właściwy organ wydający koncesje może wymagać, aby dokumenty i certyfikaty, o których mowa w ust. 1 i 2, przedstawiano nie później niż w trzy miesiące od daty ich wydania.

Artykuł 8

Okres ważności koncesji

1. Koncesja zachowuje ważność tak długo, jak długo wspólnotowy przewoźnik lotniczy spełnia wymagania niniejszego rozdziału.

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

2. Właściwy organ wydający koncesje dokładnie monitoruje spełnianie wymagań niniejszego rozdziału. W każdym przypadku bada on spełnianie tych wymogów w następujących przypadkach:

▼B

a) po dwóch latach od wydania nowej koncesji;

b) jeśli podejrzewa się wystąpienie potencjalnego problemu; lub

c) na wniosek Komisji.

W przypadku gdy właściwy organ wydający koncesje podejrzewa, że problemy finansowe wspólnotowego przewoźnika lotniczego mogłyby wpływać na bezpieczeństwo jego operacji, natychmiast informuje o tym właściwy organ odpowiedzialny za AOC.

3. Koncesja jest ponownie przedkładana do zatwierdzenia, jeżeli wspólnotowy przewoźnik lotniczy:

a) nie rozpoczął prowadzenia operacji w terminie sześciu miesięcy od wydania koncesji;

b) zaprzestał prowadzenia operacji na okres dłuższy niż sześć miesięcy; lub

c) uzyskał koncesję na podstawie art. 5 ust. 3 akapit pierwszy i zamierza rozpocząć eksploatację statku powietrznego o rozmiarach przekraczających wartości progowe określone w art. 5 ust. 3 lub nie spełnia już warunków finansowych w nim określonych.

4. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy dostarcza właściwemu organowi wydającemu koncesje sprawozdania finansowe, poddane badaniu biegłego rewidenta, nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od ostatniego dnia danego roku obrotowego, chyba że prawo krajowe stanowi inaczej. W ciągu pierwszych dwóch lat prowadzenia operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego dane, o których mowa w załączniku I pkt 3, są udostępniane na żądanie właściwemu organowi wydającemu koncesje.

Właściwy organ wydający koncesje może w każdej chwili dokonać oceny sytuacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, któremu wydał koncesję, żądając stosownych informacji. Jako element tej oceny, zainteresowany wspólnotowy przewoźnik lotniczy aktualizuje dane, o których mowa w załączniku I pkt 3, i przedstawia je na żądanie właściwemu organowi wydającemu koncesje.

5. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy powiadamia właściwy organ wydający koncesje:

a) z wyprzedzeniem - o wszelkich planach dotyczących wykonywania nowego przewozu lotniczego na kontynent lub do regionu świata, do których wcześniej nie wykonywano przewozów, lub o wszelkich innych ważnych zmianach dotyczących skali jego działalności, w tym, między innymi, o zmianach typu lub liczby użytkowanych statków powietrznych;

b) z wyprzedzeniem - o wszelkich planowanych łączeniach lub nabyciach; oraz

c) w terminie czternastu dni - o każdej zmianie własności pojedynczego pakietu udziałów lub akcji, który stanowi 10 % lub więcej całego pakietu udziałów lub akcji wspólnotowego przewoźnika lotniczego, jego spółki macierzystej lub ostatecznej spółki holdingowej.

▼B

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 gospodarczego, zawierającego dane zmiany i obejmującego przynajmniej okres 12 miesięcy od daty ich wprowadzenia, jak również danych, o których mowa w załączniku I pkt 2, oprócz informacji przekazanych zgodnie z ust. 4.

Właściwy organ wydający koncesje podejmuje decyzję w sprawie skorygowanego planu gospodarczego, w zakresie możliwości spełnienia przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego jego istniejących i potencjalnych zobowiązań w okresie tych 12 miesięcy. Decyzja ta zostaje podjęta nie później niż w terminie trzech miesięcy od przekazania wszystkich niezbędnych informacji.

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

8. Ustępów 4, 5 i 6 nie stosuje się do wspólnotowych przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie eksploatacją statków powietrznych o MTOM poniżej 10 ton lub z liczbą miejsc poniżej 20. Tacy wspólnotowi przewoźnicy lotniczy muszą być w stanie wykazać w każdym czasie, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 100 000 EUR, lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez właściwy organ wydający koncesje, informacje istotne do celów oceny, o której mowa w art. 9 ust. 2.

Niemniej jednak właściwy organ wydający koncesje może stosować ust. 4, 5 i 6 w stosunku do wspólnotowych przewoźników lotniczych, którym przyznał koncesje, wykonujących regularne przewozy lotnicze lub których obrót przekracza 3 miliony EUR rocznie.

Artykuł 9

Zawieszenie i cofnięcie koncesji

1. Właściwy organ wydający koncesje może w każdej chwili dokonać oceny sytuacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, któremu wydał koncesję. Opierając się na tej ocenie, organ zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli nie jest już przekonany o możliwości spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez tego wspólnotowego przewoźnika lotniczego przez okres 12 miesięcy. Właściwy organ wydający koncesje może jednak przyznać tymczasową koncesję, na okres nieprzekraczający 12 miesięcy, do czasu reorganizacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo, że tymczasowa koncesja odzwierciedla, w stosownych przypadkach, wszelkie zmiany w AOC oraz że występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w tym okresie.

▼M3

1a. Właściwy organ wydający koncesje może zadecydować o niezawieszeniu lub niecofaniu koncesji unijnego przewoźnika lotniczego na podstawie ocen, o których mowa w ust. 1, przeprowadzonych w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., przed upływem tego okresu, pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo oraz

▼M3

że występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w ciągu następnych 12 miesięcy. Na koniec 12-miesięcznego okresu organ ten dokonuje oceny wyników tego unijnego przewoźnika lotniczego oraz podejmuje decyzję, czy należy zawiesić lub cofnąć koncesję, i czy przyznać tymczasową koncesję na podstawie ust. 1.

1b. W przypadku gdy na podstawie danych 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 w 2019 r., a także stwierdzi, na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, takich jak dane Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób, że syuacja ta wynika z pandemii COVID-19, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez odpowiednie przedłużenie okresu od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., o którym mowa w ust. 1a niniejszego artykułu.

1c. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 1b. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej kwestii, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W przypadku spełnienia kryteriów, o których mowa w ust. 1b, Komisja przyjmuje możliwe najszybciej akt delegowany, o którym mowa w ust. 1b.

1d. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.

▼B

2. Ilekroć pojawią się wyraźne oznaki problemów finansowych lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego lub podobnego postępowania przeciwko wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, któremu koncesję wydał właściwy organ wydający koncesje, organ ten 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 swoich decyzjach odnoszących się do statusu koncesji.

3. W przypadku gdy poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe, o których mowa w art. 8 ust. 4, nie zostaną przekazane w terminie określonym w tym artykule, właściwy organ wydający koncesje występuje bez zbędnej zwłoki do wspólnotowego przewoźnika lotniczego o przekazanie sprawozdań finansowych poddanych kontroli biegłego rewidenta.

Jeśli w terminie jednego miesiąca sprawozdania finansowe poddane kontroli biegłego rewidenta nie zostaną przekazane, koncesja może zostać cofnięta lub zawieszona.

▼B

4. Właściwy organ wydający koncesje zawiesza lub cofa koncesję, jeśli wspólnotowy przewoźnik lotniczy świadomie lub z powodu zaniedbania dostarczy właściwemu organowi wydającemu koncesje informacje, których istotne szczegóły są niezgodne z prawdą.

5. W przypadku zawieszenia lub cofnięcia AOC wspólnotowego przewoźnika lotniczego właściwy organ wydający koncesje natychmiast zawiesza lub cofa koncesję przewoźnika lotniczego.

6. Właściwy organ wydający koncesje może zawiesić lub cofnąć koncesję wspólnotowego przewoźnika lotniczego, jeśli nie spełnia on już wymogów dotyczących dobrej reputacji określonych w art. 7.

Artykuł 10

Decyzje dotyczące koncesji

1. Właściwy organ wydający koncesje podejmuje decyzję w sprawie złożonego wniosku jak najszybciej, jednak 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 powody jej podjęcia.

2. Procedury przyznawania, zawieszania i cofania koncesji są podawane do wiadomości publicznej przez właściwe organy wydające koncesje, które powiadamiają o tym Komisję.

3. Wykaz decyzji wydanych przez właściwe organy wydające koncesje dotyczących przyznania, zawieszenia lub cofnięcia koncesji jest corocznie publikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 11

Wymagania ubezpieczeniowe

Niezależnie od rozporządzenia (WE) nr 785/2004, przewoźnik lotniczy posiada ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do wypadków dotyczących poczty.

Artykuł 12

Rejestracja

▼M1

1. Statek powietrzny użytkowany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego rejestruje się – według uznania państwa członkowskiego, którego właściwy organ wydaje koncesję – w jego własnym rejestrze krajowym albo w rejestrze krajowym innego państwa członkowskiego. Jednakże jeżeli statek powietrzny użytkowany jest w ramach umowy leasingu bez załogi lub umowy leasingu z załogą zgodnie z art. 13, może on zostać zarejestrowany w rejestrze krajowym któregokolwiek państwa członkowskiego albo państwa trzeciego.

▼B

2. Zgodnie z ust. 1 właściwy organ, z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych, wpisuje do swojego rejestru krajowego, bez nakładania opłat dyskryminacyjnych i bezzwłocznie, statek powietrzny będący własnością obywateli innego państwa członkowskiego oraz przeniesienia wpisów z rejestrów statków powietrznych innych państw członkowskich. Nie stosuje się żadnych opłat dodatkowych za przeniesienie wpisu statku powietrznego poza zwykłą opłatą rejestracyjną.

▼B

Artykuł 13

Leasing

1. Bez uszczerbku dla art. 4 lit. c), wspólnotowy przewoźnik lotniczy może mieć do dyspozycji jeden lub więcej statków powietrznych na podstawie umowy leasingu bez załogi lub z załogą. Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mogą swobodnie korzystać ze statków powietrznych leasingowanych z załogą, zarejestrowanych we Wspólnocie, z wyjątkiem przypadków, w których prowadziłoby to do zagrożenia bezpieczeństwa. Komisja zapewnia, aby przepis ten był wprowadzony w życie w sposób racjonalny i proporcjonalny oraz w oparciu o zasady bezpieczeństwa.

2. Umowa leasingu bez załogi, której stroną jest wspólnotowy przewoźnik lotniczy, lub umowa leasingu z załogą, na mocy której wspólnotowy przewoźnik lotniczy jest leasingobiorcą statku powietrznego z załogą, podlega uprzedniej zgodzie zgodnie z mającym zastosowanie wspólnotowym lub krajowym prawem w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.

3. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy, leasingujący od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą, zarejestrowany w państwie trzecim, uzyskuje od właściwego organu wydającego koncesje uprzednią zgodę na prowadzenie operacji. Właściwy organ może udzielić zgody, jeśli:

a) wspólnotowy przewoźnik lotniczy wykaże właściwemu organowi, że wszystkie normy bezpieczeństwa odpowiadające normom nałożonym przez prawo wspólnotowe lub krajowe, są spełnione; oraz

b) ►**M2** o ile nie przewidziano inaczej w podpisanej przez Unię międzynarodowej umowie leasingu z załogą opartej na umowie o transporcie lotniczym, której Unia jest stroną i którą podpisano przed dniem 1 stycznia 2008 r., spełniony jest jeden z poniższych warunków: ◄

   (i) wspólnotowy przewoźnik lotniczy uzasadni leasing wyjątkowymi potrzebami; w tym przypadku zgoda może zostać udzielona na okres nieprzekraczający siedmiu miesięcy i może zostać jednokrotnie przedłużona na dalszy okres nieprzekraczający siedmiu miesięcy;

   (ii) wspólnotowy przewoźnik lotniczy wykaże, że leasing jest konieczny dla zaspokojenia sezonowego zapotrzebowania w zakresie pojemności, którego nie można racjonalnie zaspokoić przez leasing statków powietrznych zarejestrowanych we Wspólnocie; w tym przypadku zgoda może zostać przedłużona; lub

   (iii) wspólnotowy przewoźnik lotniczy wykaże, że leasing jest konieczny w celu pokonania trudności operacyjnych, a leasing statków powietrznych zarejestrowanych we Wspólnocie nie jest możliwy ani racjonalny; w tym przypadku zgoda jest ograniczona w czasie ściśle niezbędnym do pokonania trudności.

4. Właściwy organ może obwarować zgodę warunkami. Warunki te stanowią część umowy leasingu z załogą.

Właściwy organ może odmówić wydania zgody, jeśli nie ma wzajemności w odniesieniu do umów leasingu z załogą między zainteresowanym państwem członkowskim lub Wspólnotą a państwem trzecim, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny leasingowany z załogą.

Właściwy organ informuje zainteresowane państwa członkowskie o wydanej zgodzie na leasing statku powietrznego z załogą, zarejestrowanego w państwie trzecim.

▼B

Artykuł 14

Prawo do bycia wysłuchaniym

Właściwy organ wydający koncesje zapewnia, aby w przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu koncesji wspólnotowego przewoźnika lotniczego dany wspólnotowy przewoźnik lotniczy miał możliwość bycia wysłuchanym, uwzględniając, w niektórych sytuacjach, konieczność zastosowania procedury w trybie pilnym.

ROZDZIAŁ III

DOSTĘP DO TRAS

Artykuł 15

Wykonywanie wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych

1. Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do wykonywania wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych.

2. Państwa członkowskie nie uzależniają wykonywania wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego od jakichkolwiek zezwoleń lub upoważnień. Państwa członkowskie nie wymagają od wspólnotowych przewoźników lotniczych przedstawiania żadnych dokumentów ani informacji, które zostały już przez nich dostarczone właściwemu organowi wydającemu koncesje, pod warunkiem że stosowne informacje mogą zostać uzyskane od właściwego organu wydającego koncesje w odpowiednim czasie.

3. Jeśli Komisja, na podstawie informacji uzyskanych na mocy art. 26 ust. 2, uzna, że koncesja wydana wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu jest niezgodna z wymogami niniejszego rozporządzenia, przekazuje swoje wnioski właściwemu organowi wydającemu koncesje, który przesyła Komisji swoje uwagi w terminie piętnastu dni roboczych.

Jeśli Komisja, po przeanalizowaniu uwag właściwego organu wydającego koncesje, nadal utrzymuje, że koncesja nie spełnia wymogów, lub jeśli Komisja nie otrzymała od właściwego organu wydającego koncesje żadnych uwag, podejmuje – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2 – decyzję o wystąpieniu do właściwego organu wydającego koncesje o zastosowanie odpowiednich środków naprawczych lub o zawieszenie lub cofnięcie koncesji.

W decyzji ustala się ostateczny termin wykonania środków lub działań naprawczych przez właściwy organ wydający koncesje. Jeśli środki lub działania naprawcze nie zostały wykonane w tym terminie, wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie jest uprawniony do korzystania ze swoich praw na mocy ust. 1.

Wspólnotowy przewoźnik lotniczy może ponownie korzystać ze swoich praw na mocy ust. 1, po powiadomieniu Komisji przez właściwy organ wydający koncesje o zastosowaniu środków naprawczych i o sprawdzeniu ich zastosowania przez właściwy organ wydający koncesje.

▼B

4. Zezwala się wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, przy wykonywaniu wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych, na łączenie przewozów lotniczych oraz zawieranie porozumień o dzieleniu oznaczeń linii, bez uszczerbku dla wspólnotowych reguł konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw.

Niniejszym znosi się wszelkie ograniczenia swobody wykonywania przez wspólnotowych przewoźników lotniczych wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych, wynikające z umów dwustronnych między państwami członkowskimi.

5. Niezależnie od postanowień umów dwustronnych między państwami członkowskimi i z zastrzeżeniem wspólnotowych reguł konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw, zainteresowane państwa członkowskie zezwalają wspólnotowym przewoźnikom lotniczym na łączenie przewozów lotniczych oraz zawieranie porozumień o dzieleniu oznaczeń linii z dowolnym przewoźnikiem lotniczym w przewozach lotniczych do dowolnych portów lotniczych na swoim terytorium, z tych portów oraz przez te porty z dowolnych punktów w państwach trzecich lub do tych punktów.

Państwo członkowskie może, w ramach dwustronnych umów dotyczących przewozów lotniczych z zainteresowanym państwem trzecim, nałożyć ograniczenia na porozumienia o dzieleniu oznaczeń linii między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi a przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich, w szczególności gdy zainteresowane państwo trzecie nie daje podobnych możliwości handlowych wspólnotowym przewoźnikom lotniczym operującym z zainteresowanego państwa członkowskiego. Czyniąc to, państwo członkowskie zapewnia, aby ograniczenia nałożone na mocy takich umów nie ograniczały konkurencji i, aby były niedyskryminacyjne względem wspólnotowych przewoźników lotniczych oraz aby nie były bardziej restrykcyjne, niż jest to konieczne.

Artykuł 16

Ogólne zasady dotyczące wykonywania obowiązku użyteczności publicznej

1. Państwo członkowskie – po przeprowadzeniu konsultacji z innymi zainteresowanymi państwami członkowskimi i po poinformowaniu Komisji, zainteresowanych portów lotniczych i przewoźników lotniczych operujących na danej trasie – może nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między portem lotniczym we Wspólnocie a portem lotniczym obsługującym region peryferyjny lub rozwijający się położony na swoim terytorium lub na drugorzędnej trasie do dowolnego portu lotniczego na swoim terytorium, którą uznaje się za żywotnie ważną dla gospodarczego i społecznego rozwoju regionu, który jest obsługiwany przez ten port lotniczy. Zobowiązanie to nakłada się jedynie w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania taryf lub minimalnej pojemności, których przewoźnicy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy.

Ustalone normy, dotyczące trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej, określa się w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

2. W przypadkach gdy inne środki transportu nie mogą zapewnić nieprzerwanego wykonywania przewozu w wymiarze przynajmniej dwóch połączeń dziennie, zainteresowane państwa członkowskie mogą

▼B

włączyć do obowiązku użyteczności publicznej wymóg, aby każdy wspólnotowy przewoźnik lotniczy zamierzający operować na danej trasie udzielił gwarancji, że będzie na niej operował przez określony czas, który zostanie ustalony zgodnie z pozostałymi warunkami obowiązku użyteczności publicznej.

3. Państwo(-a) członkowskie ocenia(-ją) konieczność i adekwatność przewidywanego obowiązku użyteczności publicznej, biorąc pod uwagę:

a) proporcjonalność między przewidywanym obowiązkiem a potrzebami w zakresie rozwoju gospodarczego danego regionu;

b) możliwość wykorzystania innych środków transportu oraz ich zdolność do zaspokojenia potrzeb transportowych branych pod uwagę, w szczególności w przypadku, gdy istniejące przewozy kolejowe obsługują planowaną trasę z czasem podróży wynoszącym poniżej trzech godzin oraz z wystarczającą częstotliwością, liczbą połączeń oraz dogodnymi godzinami przejazdów;

c) taryfy lotnicze i warunki, które mogą zostać przedstawione użytkownikom;

d) łączny efekt działalności wszystkich przewoźników lotniczych operujących lub zamierzających operować na danej trasie.

4. Jeśli państwo członkowskie zamierza nałożyć obowiązek użyteczności publicznej, przekazuje Komisji, innym zainteresowanym państwom członkowskim, portom lotniczym i przewoźnikom lotniczym operującym na danej trasie tekst przewidywanego nałożenia obowiązku użyteczności publicznej.

Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* notę informacyjną, w której:

a) określa dwa porty lotnicze, które łączy ta trasa, i możliwe punkty międzylądowania;

b) zamieszcza datę wejścia w życie obowiązku użyteczności publicznej; oraz

c) wskazuje pełen adres, pod którym zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie i bezpłatnie udostępnia tekst oraz wszelkie stosowne informacje lub dokumenty dotyczące obowiązku użyteczności publicznej.

5. Niezależnie od przepisów ust. 4, w odniesieniu do tras, na których oczekiwana liczba pasażerów korzystających z przewozu lotniczego jest niższa niż 10 000 rocznie, nota informacyjna dotycząca obowiązku użyteczności publicznej jest publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* albo w dzienniku urzędowym zainteresowanego państwa członkowskiego.

6. Data wejścia w życie obowiązku użyteczności publicznej nie może być wcześniejsza niż data publikacji noty informacyjnej, o której mowa w ust. 4 akapit drugi.

7. Jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony zgodnie z ust. 1 i 2, upoważnia się wspólnotowego przewoźnika lotniczego do sprzedaży przewozu lotniczego, pod warunkiem że dany przewóz

▼B

lotniczy spełnia wszystkie wymagania obowiązku użyteczności publicznej. W konsekwencji taki przewóz lotniczy uważa się za regularny przewóz lotniczy.

8. Jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony zgodnie z ust. 1 i 2, każdy inny wspólnotowy przewoźnik lotniczy może w dowolnym terminie rozpocząć wykonywanie regularnych przewozów lotniczych, spełniających wymagania obowiązku użyteczności publicznej, w tym dotyczących okresu operacji, który może zostać nałożony zgodnie z ust. 2.

9. Niezależnie od ust. 8, jeżeli żaden wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie rozpoczął lub nie może wykazać, że rozpocznie wykonywanie długoterminowych regularnych przewozów lotniczych na danej trasie, zgodnie z obowiązkiem użyteczności publicznej nałożonym na tę trasę, państwo członkowskie może ograniczyć dostęp do regularnych przewozów lotniczych na tej trasie do jednego wspólnotowego przewoźnika lotniczego na okres do czterech lat, po upływie którego sytuacja zostaje poddana przeglądowi.

Okres ten może zostać przedłużony do pięciu lat, jeśli obowiązek użyteczności publicznej dotyczy trasy do portu lotniczego obsługującego region najbardziej oddalony, o którym mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu.

10. Prawo do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 9, przyznaje się w drodze przetargu publicznego zgodnie z art. 17, w odniesieniu do pojedynczej trasy albo, w przypadkach uzasadnionych wydajnością operacyjną, w odniesieniu do grupy takich tras, wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu upoważnionemu do wykonywania takich przewozów lotniczych. Ze względu na wydajność administracyjną państwo członkowskie może wydać jedno zaproszenie do składania ofert dotyczące różnych tras.

11. Obowiązek użyteczności publicznej uważa się za wygasły, jeśli na trasie objętej takim obowiązkiem nie wykonywano regularnych przewozów lotniczych przez okres dwunastu miesięcy.

12. W przypadku nagłego wstrzymania wykonywania przewozu przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego wybranego zgodnie z art. 17 zainteresowane państwo członkowskie może, w razie nagłej konieczności, wybrać za obopólną zgodą innego wspólnotowego przewoźnika lotniczego do wykonywania obowiązku użyteczności publicznej przez niepodlegający przedłużeniu okres siedmiu miesięcy, na następujących warunkach:

a) jakakolwiek rekompensata wypłacana przez państwo członkowskie jest zgodna z art. 17 ust. 8;

b) wyboru dokonuje się spośród wspólnotowych przewoźników lotniczych, zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji;

c) ogłasza się nową procedurę przetargową.

Komisja i zainteresowane państwo(-a) członkowskie są bezzwłocznie informowane o tej procedurze nadzwyczajnej oraz przyczynach jej zastosowania. Komisja, na wniosek państwa (państw) członkowskiego(-ich) lub z własnej inicjatywy, może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, zawiesić powyższą procedurę, jeśli – po przeprowadzeniu jej oceny – uzna, że nie spełnia ona wymagań niniejszego ustępu lub jest w inny sposób sprzeczna z prawem wspólnotowym.

▼B

Artykuł 17

Procedura przetargu publicznego dotycząca obowiązku użyteczności publicznej

1. Przetarg publiczny, o którym mowa w art. 16 ust. 10, przeprowadza się zgodnie z procedurą określoną w ust. 2–10 niniejszego artykułu.

2. Zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji pełny tekst zaproszenia do składania ofert, z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z art. 16 ust. 5 powiadomiło o obowiązku użyteczności publicznej za pomocą noty opublikowanej w swoim krajowym dzienniku urzędowym. Wówczas oferta jest również publikowana w krajowym dzienniku urzędowym.

3. Zaproszenie do składania ofert i wynikająca z niego umowa obejmują, między innymi, następujące punkty:

a) normy obowiązujące w ramach obowiązku użyteczności publicznej;

b) zasady dotyczące zmian i zakończenia umowy, w szczególności w celu uwzględnienia niemożliwych do przewidzenia zmian;

c) okres ważności umowy;

d) sankcje w przypadku niewywiązania się z umowy;

e) obiektywne i przejrzyste parametry, na podstawie których oblicza się ewentualną rekompensatę za wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej.

4. Komisja zamieszcza ogłoszenie o zaproszeniu do składania ofert w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Ostateczny termin składania ofert wyznacza się na przynajmniej dwa miesiące po dacie opublikowania ogłoszenia. W przypadku gdy przetarg dotyczy trasy, do której na podstawie art. 16 ust. 9 dostęp został już ograniczony do jednego przewoźnika, zaproszenie do składania ofert jest publikowane co najmniej sześć miesięcy przed dniem, w którym ma zacząć obowiązywać nowa umowa, aby ocenić konieczność utrzymania ograniczonego dostępu.

5. 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 zaproszenia do składania ofert oraz wszelkie niezbędne informacje lub dokumentację dotyczące obowiązku użyteczności publicznej;

e) ostateczny termin składania ofert.

6. Zainteresowane państwo(-a) członkowskie niezwłocznie i bezpłatnie udostępnia(-ją) wszelkie istotne informacje i dokumenty, o które wnioskuje strona zainteresowana publicznym przetargiem.

▼B

7. Wyboru spośród ofert dokonuje się w najkrótszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę adekwatność usługi, w tym cen i warunków, które mogą zostać podane użytkownikom, oraz koszt ewentualnej rekompensaty wymaganej od zainteresowanego państwa (państw) członkowskiego(-ich).

8. Zainteresowane państwo członkowskie może zrekompensować przewoźnikowi lotniczemu, wybranemu na podstawie ust. 7, spełnienie norm wynikających z obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na podstawie art. 16. Wysokość tej rekompensaty nie może przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto poniesionych w związku z wykonywaniem każdego obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przychodów uzyskiwanych przez przewoźnika lotniczego w związku z jego realizacją oraz uzasadnionego poziomu zysku.

9. Komisja jest niezwłocznie informowana na piśmie o wynikach publicznego przetargu i wyborze dokonanym przez państwo członkowskie, w tym o:

a) liczbie, nazwie oraz danych handlowych oferentów;

b) kwestiach operacyjnych zawartych w ofertach;

c) wysokości rekompensaty, o jaką ubiegają się oferenci;

d) nazwie wybranego w drodze przetargu oferenta.

10. Komisja, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, może wystąpić do państw członkowskich o przekazanie w terminie jednego miesiąca wszelkich istotnych dokumentów dotyczących wyboru przewoźnika lotniczego wykonującego obowiązek użyteczności publicznej. W przypadku nieprzekazania żądanych dokumentów w wymaganym terminie Komisja może zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, podjąć decyzję o zawieszeniu zaproszenia do składania ofert.

Artykuł 18

Badanie obowiązku użyteczności publicznej

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, by wszelkie decyzje podjęte na podstawie art. 16 i 17 mogły zostać poddane skutecznemu przeglądowi, a w szczególności – w najkrótszym możliwym terminie ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego lub przepisów krajowych wprowadzających w życie prawo wspólnotowe.

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

a) dokumentu potwierdzającego potrzebę ustanowienia obowiązku użyteczności publicznej oraz jego zgodność z kryteriami określonymi w art. 16;

b) analizy sytuacji gospodarczej danego regionu;

c) analizy proporcjonalności pomiędzy przewidywanymi zobowiązaniami a założeniami rozwoju gospodarczego;

d) analizy istniejących przewozów lotniczych, jeśli są one wykonywane, oraz innych dostępnych środków transportu, które mogłyby być uznane za alternatywę dla przewidywanego zobowiązania.

▼B

2. Komisja na wniosek państwa członkowskiego, które uzna, że przepisy art. 16 i 17 ograniczają nadmiernie rozwój trasy, lub z własnej inicjatywy, prowadzi dochodzenie i na podstawie wszystkich odpowiednich czynników podejmuje, w terminie sześciu miesięcy od otrzymania wniosku oraz zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, decyzję o tym, czy utrzymać stosowanie przepisów art. 16 i 17 w odniesieniu do danej trasy.

Artykuł 19

Podział ruchu lotniczego pomiędzy porty lotnicze i wykonywanie praw przewozowych

1. Wykonywanie praw przewozowych podlega opublikowanym zasadom operacyjnym, wspólnotowym, krajowym, regionalnym i lokalnym, odnoszącym się do bezpieczeństwa, ochrony, ochrony środowiska i przydziału czasu operacji.

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

a) porty lotnicze obsługują to samo miasto lub tę samą konurbację;

b) porty lotnicze dysponują odpowiednią infrastrukturą transportową, umożliwiającą w najszerszym możliwym zakresie bezpośrednie połączenie, dzięki któremu można dotrzeć do portu lotniczego w ciągu 90 minut przy uwzględnieniu, w razie potrzeby, przekroczenia granicy;

c) porty lotnicze są połączone ze sobą oraz z miastem lub konurbacją, które obsługują, za pośrednictwem częstych, niezawodnych i sprawnych usług transportu publicznego; oraz

d) porty lotnicze oferują przewoźnikom lotniczym niezbędne usługi i nie ograniczają w zbyt dużym stopniu ich możliwości prowadzenia działalności zarobkowej.

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

3. Zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję o zamiarze dokonania podziału ruchu lotniczego lub zmian w obowiązujących zasadach podziału ruchu lotniczego.

Komisja bada stosowanie ust. 1 i 2 niniejszego artykułu oraz podejmuje, w terminie sześciu miesięcy od otrzymania informacji od państwa członkowskiego i zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, decyzję, czy państwo członkowskie może zastosować przedmiotowe środki.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej,* a środki nie mogą być stosowane przed opublikowaniem zgody Komisji.

4. Z poszanowaniem zasad podziału ruchu lotniczego, obowiązujących w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, Komisja

▼B

bada na żądanie państwa członkowskiego, lub może zbadać z własnej inicjatywy, stosowanie ust. 1 i 2 oraz podejmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, decyzję, czy dane państwo członkowskie może nadal stosować dany środek.

5. Decyzje podjęte na mocy niniejszego artykułu Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 20

Środki z zakresu ochrony środowiska

1. W przypadku wystąpienia poważnych problemów związanych ze środowiskiem odpowiedzialne państwo członkowskie może ograniczyć wykonywanie praw przewozowych lub odmówić ich wykonywania, w szczególności wówczas, gdy inne środki transportu zapewniają odpowiedni poziom usług. Zastosowany środek jest niedyskryminujący, nie zakłóca konkurencji między przewoźnikami lotniczymi, nie jest bardziej restrykcyjny, niż jest to konieczne do rozwiązania wspomnianych problemów, i ma ograniczony okres ważności, nieprzekraczający trzech lat, po zakończeniu którego przeprowadza się przegląd tego środka.

2. Jeśli państwo członkowskie uzna, że działanie na mocy ust. 1 jest konieczne, informuje pozostałe państwa członkowskie i Komisję przynajmniej na trzy miesiące przed wprowadzeniem w życie tego działania, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie tego działania. Działanie można podjąć, chyba że w terminie jednego miesiąca od otrzymania informacji jedno z zainteresowanych państw członkowskich zakwestionuje to działanie lub Komisja zgodnie z ust. 3 podejmie jego dalsze badanie.

3. Komisja, na żądanie innego państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, zawiesić środki, jeśli nie spełniają one wymagań ust. 1 lub są w inny sposób sprzeczne z prawem wspólnotowym.

Artykuł 21

Środki nadzwyczajne

1. Państwo członkowskie może odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub nałożyć na nie warunki, w związku z nagłymi krótkotrwałymi problemami, wynikającymi z okoliczności, których nie można było przewidzieć i których nie można było uniknąć. Działanie takie jest zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości i opiera się na obiektywnych i niedyskryminujących kryteriach.

Komisja i pozostałe państwa członkowskie są bezzwłocznie informowane o takim działaniu wraz z jego odpowiednim uzasadnieniem. Jeżeli problemy wymagające zastosowania tego działania utrzymują się ponad 14 dni, państwo członkowskie informuje odpowiednio Komisję oraz inne państwa członkowskie i może, za zgodą Komisji, przedłużyć działanie na dalsze okresy nieprzekraczające 14 dni.

2. Komisja, na żądanie zaangażowanego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) lub z własnej inicjatywy, może zawiesić to działanie, jeżeli nie spełnia ono wymagań ust. 1 lub jest w inny sposób sprzeczne z prawem wspólnotowym.

▼M3

Artykuł 21a

Środki nadzwyczajne związane z pandemią COVID-19

1. Niezależnie od art. 21, w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. państwa członkowskie mogą, bez zgody Komisji, o której mowa w art. 21 ust. 1, odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub nałożyć na nie warunki, jeżeli jest to konieczne w odpowiedzi na pandemię COVID-19. Działanie takie musi być zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierać się na obiektywnych i niedyskryminujących kryteriach.

2. Zainteresowane państwo członkowskie bezzwłocznie informuje Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie o działaniu, o którym mowa w ust. 1, oraz o czasie jego trwania, a także przedstawia im odpowiednie powody uzasadniające potrzebę podjęcia takiego działania. Jeżeli państwo członkowskie zmieni, zawiesi lub wycofa takie działanie po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, informuje o tym odpowiednio Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie.

3. Na wniosek któregokolwiek z zaangażowanych państw członkowskich lub z własnej inicjatywy Komisja może zawiesić działanie, o którym mowa w ust. 2, jeżeli nie spełnia ono wymogów ust. 1 lub jest w inny sposób sprzeczne z prawem Unii.

4. W przypadku gdy na podstawie najlepszej wiedzy naukowej, dowodów i danych, takich jak dane Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób, potwierdzających utrzymywanie się pandemii COVID-19 Komisja uzna, że odmowy, ograniczeia i nakładanie warunków na wykonywanie praw przewozowych przez państwa członkowskie mogą być konieczne po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane zmieniające niniejsze rozporządzenie poprzez odpowiednie przedłużenie tego okresu.

5. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria, o których mowa w ust. 4. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej kwestii, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja przyjmuje możliwie najszybciej akt delegowany, o którym mowa w ust. 4.

6. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.

▼B

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY DOTYCZĄCE USTALANIA TARYF

Artykuł 22

Swoboda ustalania taryf

1. Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1, wspólnotowi przewoźnicy lotniczy oraz, na zasadzie wzajemności, przewoźnicy lotniczy z państw trzecich swobodnie ustalają taryfy lotnicze i stawki za wewnątrzwspólnotowe przewozy lotnicze.

▼B

2. Niezależnie od postanowień dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi, państwa członkowskie nie mogą dyskryminować przewoźników lotniczych z powodu ich przynależności państwowej lub tożsamości, umożliwiając wspólnotowym przewoźnikom lotniczym swobodne ustalanie taryf i stawek za przewozy lotnicze wykonywane pomiędzy ich terytorium a państwem trzecim. Niniejszym znosi się wszelkie nadal istniejące ograniczenia taryfowe, w tym odnoszące się do połączeń z państwami trzecimi, wynikające z dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi.

Artykuł 23

Informacje i zasada niedyskryminacji

1. Oferowane lub opublikowane w dowolny sposób, w tym w Internecie, publicznie dostępne taryfy lotnicze i stawki lotnicze zawierają obowiązujące warunki przewozów lotniczych wykonywanych z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie Traktat. Ostateczna cena, którą należy zapłacić, jest zawsze wskazywana i zawiera obowiązujące taryfy lotnicze i stawki lotnicze, a także wszystkie należne podatki, dopłaty, opłaty i należności, które są niemożliwe do uniknięcia i możliwe do przewidzenia w chwili publikacji. Poza wskazaniem ostatecznej ceny określa się przynajmniej następujące informacje:

a) taryfę lotniczą lub stawkę lotniczą;

b) podatki;

c) opłaty lotniskowe; oraz

d) inne opłaty, dopłaty i należności, takie jak związane z ochroną lub paliwem;

jeżeli do taryfy lotniczej lub stawki lotniczej dodano kwoty wymienione w lit. b), c) i d). Informacje o opcjonalnych dopłatach do ceny są przekazywane w sposób wyraźny, przejrzysty i jednoznaczny na początku procesu rezerwacji, zaś zgoda klienta jest wyrażana na zasadzie opcjonalnej (*opt-in*).

2. Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1, korzystanie z taryf lotniczych i stawek lotniczych za dostępne publicznie przewozy lotnicze wykonywane na trasie rozpoczynającej się w porcie lotniczym znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie Traktat, umożliwia się na zasadach niedyskryminacyjnych, bez względu na przynależność państwową, miejsce zamieszkania klienta i siedzibę przedstawiciela przewoźnika lotniczego lub innego sprzedawcy biletów na terenie Wspólnoty.

Artykuł 24

Sankcje

Państwa członkowskie zapewniają przestrzeganie przepisów niniejszego rozdziału i określają sankcje na wypadek ich naruszenia. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

▼M3

ROZDZIAŁ IVa

TYMCZASOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE USŁUG OBSŁUGI NAZIEMNEJ

Artykuł 24a

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 ust. 1 lit. d) dyrektywy Rady 96/67/WE [1] okres ważności umów lub upoważnień przyznanych podmiotom świadczącym usługi obsługi naziemnej wybranych na podstawie procedury określonej w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy, wygasających w okresie od dnia 28 maja 2020 r. do dnia 31 grudnia 2021 r., może zostać przedłużony do dnia 31 grudnia 2022 r.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 ust. 1 lit. e) dyrektywy 96/67/WE w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., w przypadku gdy podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej zaprzestaje działalności przed upływem okresu, na który został wybrany, organ zarządzający portem lotniczym lub właściwy organ państwa członkowskiego może wybrać podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej bezpośrednio na maksymalny okres sześciu miesięcy lub na okres do dnia 31 grudnia 2020 r., w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

3. W przypadku gdy na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol Komisja stwierdzi, że ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w 2019 r., utrzymuje się i prawdopodobnie utrzyma się, że sytuacja ta wynika z pandemii COVID-19, a także powoduje zakłócenia obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii lub trudności podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii z dostępem do finansowania, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez odpowiednie przedłużenie okresów, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

4. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 3. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja przyjmuje możliwie najszybciej akt delegowany przewidziany w ust. 3.

5. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.

▼B

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 25

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez komitet.

[1] Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

▼B

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

▼M3

Artykuł 25a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3, powierza się Komisji na okres roku od dnia 28 maja 2020 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3, 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 od 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. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3 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 25b

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. 25a. W takim przypadku Komisja uchyla akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.

▼B

Artykuł 26

Współpraca i prawo do informacji

1. Państwa członkowskie i Komisja współpracują przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia i monitorowaniu jego stosowania.

2. W celu wypełnienia swoich obowiązków na podstawie niniejszego rozporządzenia Komisja może uzyskiwać wszystkie niezbędne informacje od państw członkowskich, które ułatwiają takie przekazywanie informacji przez przewoźników lotniczych, którym koncesje wydały ich właściwe organy wydające koncesje.

3. Państwa członkowskie przyjmują zgodnie z prawem krajowym niezbędne środki w celu zapewnienia właściwego poziomu poufności informacji otrzymanych przez nie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 27

Uchylenie

Niniejszym uchyla się rozporządzenia (EWG) nr 2407/92, (EWG) nr 2408/92 i (EWG) nr 2409/92.

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

Artykuł 28

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.

▼B

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 sprawozdanie zarządcze oraz, gdy są dostępne, poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe za poprzedni rok obrotowy.

1.2. Przewidywany bilans wraz z rachunkiem zysków i strat na kolejne trzy lata.

1.3. Podstawa przewidywanych kosztów i przychodów w formie danych liczbowych w stosunku do takich pozycji, jak paliwo, taryfy i stawki, wynagrodzenia, konserwacja, amortyzacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, opłaty nawigacyjne, koszty obsługi naziemnej, ubezpieczenie itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego/przychodów.

1.4. Szczegółowe dane dotyczące kosztów rozpoczęcia działalności ponoszonych w okresie od złożenia wniosku do rozpoczęcia operacji oraz wyjaśnienie, w jaki sposób proponuje się sfinansować te koszty.

1.5. Szczegółowe dane dotyczące istniejących i przewidywanych źródeł finansowania.

1.6. Szczegółowe dane dotyczące udziałowców lub akcjonariuszy, w tym obywatelstwo i rodzaj posiadanych udziałów/akcji, oraz statut spółki. Jeżeli jest to część grupy przedsiębiorstw, informacje dotyczące związków między nimi.

1.7. Przewidywane rachunki przepływów pieniężnych oraz plany dotyczące płynności w pierwszych trzech latach prowadzenia operacji.

1.8. Szczegółowe dane 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

2.1. W razie konieczności – najnowsze wewnętrzne sprawozdanie zarządcze oraz poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe za poprzedni rok obrotowy.

2.2. Dokładne szczegółowe dane o wszystkich proponowanych zmianach, np. zmiana rodzaju usług, proponowane przejęcie lub łączenie, zmiany w kapitale zakładowym, zmiany akcjonariuszy/udziałowców itd.

2.3. Przewidywany bilans wraz z rachunkiem zysków i strat na bieżący rok obrotowy, uwzględniający wszystkie zmiany proponowane w strukturze lub działalności ze znacznym wpływem na finanse.

2.4. Wykonane i przewidywane koszty oraz przychody w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji, jak paliwo, taryfy i stawki, wynagrodzenia, konserwacja, amortyzacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, opłaty nawigacyjne, koszty obsługi naziemnej, ubezpieczenie itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego/przychody.

2.5. Przewidywany rachunek przepływów pieniężnych oraz plany dotyczące płynności na następny rok, uwzględniające wszystkie proponowane zmiany w strukturze lub działalności ze znacznym wpływem na finanse.

▼B

2.6. Szczegółowe dane dotyczące finansowania nabycia/leasingu statku powietrznego, w tym, w przypadku leasingu, terminy i warunki umowy.

3. Informacje, które mają zostać dostarczone w celu oceny stałej kondycji finansowej istniejących posiadaczy koncesji

3.1. Poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe w terminie nie dłuższym niż sześć miesięcy od dnia zakończenia danego roku obrotowego, chyba że prawo krajowe przewiduje inaczej, oraz, w razie konieczności, najnowsze wewnętrzne sprawozdanie zarządcze.

3.2. Planowany bilans wraz z rachunkiem zysków i strat na kolejny rok.

3.3. Wykonane i przewidywane koszty oraz przychody w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji, jak paliwo, opłaty i taryfy, wynagrodzenia, konserwacja, amortyzacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, opłaty nawigacyjne, koszty obsługi naziemnej, ubezpieczenie itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego/przychodów.

3.4. Rachunek przepływów pieniężnych oraz plany dotyczące płynności na kolejny rok.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

TABELA KORELACJI

(o której mowa w art. 27)

Rozporządzenie (EWG) nr 2407/92	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1 ust. 1	Artykuł 1
Artykuł 1 ust. 2	Artykuł 3 ust. 3
Artykuł 2	Artykuł 2
Artykuł 3 ust. 1	Artykuł 3 ust. 2
Artykuł 3 ust. 2	Artykuł 3 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 3 ust. 3	Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy
Artykuł 4 ust. 1	Artykuł 4
Artykuł 4 ust. 2	Artykuł 4 lit. f)
Artykuł 4 ust. 3	—
Artykuł 4 ust. 4	Artykuł 4 lit. f)
Artykuł 4 ust. 5	Artykuł 8 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 5 ust. 1	Artykuł 5 ust. 1
Artykuł 5 ust. 2	Artykuł 5 ust. 2
Artykuł 5 ust. 3	Artykuł 8 ust. 5
Artykuł 5 ust. 4	Artykuł 8 ust. 6
Artykuł 5 ust. 5	Artykuł 9 ust. 1
Artykuł 5 ust. 6	Artykuł 8 ust. 4
Artykuł 5 ust. 7	Artykuł 5 ust. 3 i art. 8 ust. 8
Artykuł 6	Artykuł 7
Artykuł 7	Artykuł 11
Artykuł 8 ust. 1	Artykuł 4 lit. c)
Artykuł 8 ust. 2	Artykuł 12 ust. 1
Artykuł 8 ust. 3	Artykuł 13 ust. 2 i 3
Artykuł 8 ust. 4	Artykuł 12 ust. 2
Artykuł 9	Artykuł 6
Artykuł 10 ust. 1	Artykuł 13 ust. 2 i 3
Artykuł 10 ust. 2	Artykuł 13 ust. 2 i 3
Artykuł 11 ust. 1	Artykuł 8 ust. 1
Artykuł 11 ust. 2	Artykuł 8 ust. 3
Artykuł 11 ust. 3	Artykuł 8 ust. 7

▼B

Rozporządzenie (EWG) nr 2407/92	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 12	Artykuł 9 ust. 2–6
Artykuł 13 ust. 1	Artykuł 10 ust. 2
Artykuł 13 ust. 2	Artykuł 10 ust. 1
Artykuł 13 ust. 3	—
Artykuł 13 ust. 4	Artykuł 10 ust. 3
Artykuł 14	—
Artykuł 15	—
Artykuł 16	—
Artykuł 17	—
Artykuł 18 ust. 1	Artykuł 26 ust. 1
Artykuł 18 ust. 2	Artykuł 26 ust. 3
Artykuł 19	—
ZAŁĄCZNIK	ZAŁĄCZNIK I

Rozporządzenie (EWG) nr 2408/92	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1 ust. 1	Artykuł 1
Artykuł 1 ust. 2	Artykuł 1 ust. 2
Artykuł 1 ust. 3	—
Artykuł 1 ust. 4	—
Artykuł 2	Artykuł 2
Artykuł 3 ust. 1	Artykuł 15 ust. 1 i 2
Artykuł 3 ust. 2	—
Artykuł 3 ust. 3	—
Artykuł 3 ust. 4	—
Artykuł 4 ust. 1 lit. a)	Artykuł 16 ust. 1
Artykuł 4 ust. 1 lit. b)	Artykuł 16 ust. 3
Artykuł 4 ust. 1 lit. c)	Artykuł 16 ust. 2
Artykuł 4 ust. 1 lit. d)	Artykuł 16 ust. 9
—	Artykuł 17 ust. 1
—	Artykuł 17 ust. 2
—	Artykuł 17 ust. 4
—	Artykuł 17 ust. 5
—	Artykuł 17 ust. 6
Artykuł 4 ust. 1 lit. e)	Artykuł 17 ust. 3
Artykuł 4 ust. 1 lit. f)	Artykuł 17 ust. 7
Artykuł 4 ust. 1 lit. g)	—
Artykuł 4 ust. 1 lit. h)	Artykuł 17 ust. 8
—	Artykuł 17 ust. 9
—	Artykuł 17 ust. 10
Artykuł 4 ust. 1 lit. i)	Artykuł 18 ust. 1
Artykuł 4 ust. 1 lit. j)	Artykuł 16 ust. 7

▼B

Rozporządzenie (EWG) nr 2408/92	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 4 ust. 1 lit. k)	—
Artykuł 4 ust. 2	—
Artykuł 4 ust. 3	Artykuł 18 ust. 2
Artykuł 4 ust. 4	—
Artykuł 5	—
Artykuł 6 ust. 1 i 2	—
Artykuł 7	Artykuł 15 ust. 4 i 5
Artykuł 8 ust. 1	Artykuł 19 ust. 2
Artykuł 8 ust. 2	Artykuł 19 ust. 1
Artykuł 8 ust. 3	Artykuł 19 ust. 3
Artykuł 8 ust. 4	—
Artykuł 8 ust. 5	—
Artykuł 9 ust. 1	Artykuł 20 ust. 1
Artykuł 9 ust. 2	Artykuł 20 ust. 1
Artykuł 9 ust. 3	Artykuł 20 ust. 2
Artykuł 9 ust. 4	Artykuł 20 ust. 3
Artykuł 9 ust. 5	Artykuł 22 ust. 1
Artykuł 9 ust. 6	Artykuł 22 ust. 2
Artykuł 9 ust. 7	—
Artykuł 9 ust. 8	—
Artykuł 10	—
Artykuł 11	Artykuł 25
Artykuł 12 ust. 1	Artykuł 26 ust. 2
Artykuł 12 ust. 2	—
Artykuł 13	—
Artykuł 14 ust. 1	Artykuł 26 ust. 1
Artykuł 14 ust. 2	Artykuł 26 ust. 3
Artykuł 15	—
Artykuł 16	—
ZAŁĄCZNIK I	—
ZAŁĄCZNIK II	—
ZAŁĄCZNIK III	—
—	ZAŁĄCZNIK II

Rozporządzenie (WE) nr 2409/92	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1 ust. 1	Artykuł 1
Artykuł 1 ust. 2	Artykuł 21 ust. 1
Artykuł 1 ust. 3	—
Artykuł 2	Artykuł 2
Artykuł 3	—
Artykuł 4	Artykuł 23
Artykuł 5 ust. 1	Artykuł 22

▼B

Rozporządzenie (WE) nr 2409/92	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 5 ust. 2	—
Artykuł 5 ust. 3	—
Artykuł 5 ust. 4	—
Artykuł 6	—
Artykuł 7	—
Artykuł 8	—
Artykuł 9	—
Artykuł 10 ust. 1	Artykuł 26 ust. 1
Artykuł 10 ust. 2	Artykuł 26 ust. 3
Artykuł 11	—
Artykuł 12	—
—	Artykuł 27
—	Artykuł 28