

Środa, 12 grudnia 2012 r.

P7_TA(2012)0495

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej *I****Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))****(Zwykła procedura ustawodawcza: przekształcenie)**

(2015/C 434/43)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2011)0827),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0458/2011),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 28 marca 2012 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 18 lipca 2012 r. ⁽²⁾,
 - uwzględniając Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych ⁽³⁾,
 - uwzględniając pismo Komisji Prawnej z dnia 9 maja 2012 r. skierowane do Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 87 ust. 3 Regulaminu,
 - uwzględniając art. 87 oraz art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0379/2012),
- A. mając na uwadze, że grupa konsultacyjna służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji stwierdziła, że omawiany wniosek nie zawiera żadnych zmian merytorycznych innych niż te określone jako takie we wniosku, oraz mając na uwadze, że w odniesieniu do ujednoczenia niezmienionych przepisów wcześniejszych aktów z tymi zmianami wniosek zawiera proste ujednoczenie istniejących tekstów, bez zmian merytorycznych,
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu, biorąc pod uwagę zalecenia grupy konsultacyjnej służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje przewodniczącego do przekazania swojego stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom państw członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. C 181 z 21.6.2012, s. 173.⁽²⁾ Dz.U. C 277 z 13.9.2012, s. 110.⁽³⁾ Dz.U. C 77 z 28.3.2002, s. 1.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

P7_TC1-COD(2011)0391

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 grudnia 2012 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2013 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej (Wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) 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 ⁽⁴⁾ zostało kilkakrotnie znacząco zmienione ⁽⁵⁾. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, rozporządzenie to należy przekształcić.
- (2) Rozporządzenie (EWG) nr 95/93 w decydujący sposób przyczyniło się do stworzenia wewnętrznego rynku lotniczego i do rozwoju stosunków między Unią Europejską, jej państwami członkowskimi i państwami trzecimi, zapewniając dostęp do przeciążonych portów lotniczych Unii w oparciu o neutralne, przejrzyste i niedyskryminacyjne reguły.
- (3) Niemniej jednak istnieje rosnąca dysproporcja między ekspansją systemu transportu lotniczego w Europie a dostępnością odpowiedniej infrastruktury portów lotniczych spełniającej to zapotrzebowanie. W wyniku tego wzrasta liczba przeciążonych portów lotniczych w Unii .
- (4) System przydzielania czasu na start lub lądowanie ustanowiony w 1993 r. nie gwarantuje optymalnego przydzielania i wykorzystywania czasu na start lub lądowanie, a więc wykorzystywania przepustowości portu lotniczego. W kontekście rosnącego zagęszczenia ruchu lotniczego i ograniczonych możliwości przyszłego rozwoju infrastruktury dużych portów lotniczych przydziały czasu na start lub lądowanie stanowią zasób deficytowy. Dostęp do tego rodzaju zasobów ma kluczowe znaczenie dla świadczenia usług transportu lotniczego i dla utrzymania skutecznej konkurencji. W tym celu można zwiększyć efektywność przydzielania i wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie poprzez wprowadzenie mechanizmów **rynkowych wymiany przydziałów czasu na start lub lądowanie**, gwarantując jak najszybsze udostępnianie niewykorzystanych przydziałów czasu na start lub lądowanie zainteresowanym przewoźnikom, w sposób przejrzysty i przy wzmocnieniu zasad stanowiących podstawę systemu, zarówno odnośnie do przydzielania i wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie jak i zarządzania nimi. **Jednocześnie, mimo, że historyczne przydziały Ponadto ważne jest utrzymanie dostępu do dużych portów lotniczych z regionalnych portów lotniczych, gdzie takie trasy mają kluczowe znaczenie dla gospodarki danego regionu. Zatem wątpliwości związane z efektywnym przydzielaniem** czasu na start lub lądowanie **odpowiadają** ~~potrzebie~~ **trwałości rozkładów lotów przedsiębiorstw lotniczych, w przyszłej ocenie stosowania niniejszego rozporządzenia można by rozpatrzyć możliwość stopniowego wprowadzenia innych mechanizmów rynkowych, jak np. wycofania historycznych przydziałów czasu na start lub lądowanie i ich sprzedaż na aukcji **muszą być nadal rozważane w odniesieniu do konieczności ochrony zewnętrznych korzyści z usług transportu lotniczego, a w szczególności wartości, jaką tworzą dla regionów europejskich.** [Popr. 1]**

⁽¹⁾ Dz.U. C 181 z 21.6.2012, s. 173.

⁽²⁾ Dz.U. C 277 z 13.9.2012, s. 110.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2012 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

⁽⁵⁾ Zob. załącznik I.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- (5) Konieczne jest zatem wprowadzenie zmian w systemie przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii.
- (5a) ***Oдносна теорія і ореччнїтво не wypracowały dotychczas wyczerpujący sposób prawnej definicji pojęcia przydziału czasu na start lub lądowanie. Warto już teraz wysunąć hipotezę, że wykorzystywanie przydziału czasu na start i lądowanie w interesie publicznym, zatem dobra niebędącego dobrem publicznym sensu stricto, może stanowić główne kryterium w perspektywie przyszłej prawnej definicji tego pojęcia. Wskazane jest zatem sformułowanie definicji przydziałów czasu na start lub lądowanie, która sankcjonuje fakt, że mogą one być przedmiotem prawa, i reguluje ich przyznawanie. [Popr. 79]***
- (6) Przydzielanie czasu na start lub lądowanie na przeciążonych portach lotniczych ~~powinno~~ **musi** nadal być oparte na neutralnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych regułach. **[Popr. 2]**
- (7) Istniejący system przydzielania czasu na start lub lądowanie należy dostosować do rozwoju mechanizmów rynkowych wykorzystywanych w niektórych portach lotniczych do przenoszenia lub wymiany przydziałów czasu na start lub lądowanie. W swoim komunikacie z dnia 30 kwietnia 2008 r. w sprawie stosowania rozporządzenia (EWG) nr 95/93 dotyczącego wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty Komisja zobowiązała się do przedstawienia stosownego wniosku, jeśli ze względu na konkurencję lub z innych powodów aktualizacja obowiązującego prawodawstwa okaże się konieczna.
- (8) Doświadczenie wskazuje, że nie istnieją jednolite i spójne ramy prawne, obejmujące gwarancje przejrzystości i niezakłóconej konkurencji w zakresie wtórnego obrotu przydziałami czasu na start lub lądowanie, czyli wymiany przydziałów czasu na start lub lądowanie w zamian za opłatę pieniężną lub inne wynagrodzenie. Konieczne jest zatem ustanowienie ram wtórnego obrotu przydziałami czasu na start lub lądowanie w Unii Europejskiej.
- (9) Przejrzystość informacji jest istotnym elementem zapewnienia obiektywnej procedury przydzielania czasu na start lub lądowanie. Konieczne jest zwiększenie przejrzystości informacji i uwzględnienie postępu technologicznego.
- (10) Należy ustanowić przepisy umożliwiające nowym podmiotom wejście na rynek Unii. Doświadczenie wskazuje, że obowiązująca definicja nowego podmiotu nie umożliwia skutecznego propagowania konkurencji, należy ją zatem odpowiednio zmienić. Konieczne jest ponadto przeciwdziałanie nadużyciom poprzez ograniczenie możliwości uzyskiwania przez podmiot gospodarczy statusu nowego podmiotu w przypadku gdy, wraz ze spółką dominującą, filiami własnymi lub spółką dominującą posiada on ponad 10 % całkowitej liczby przydzielonych czasów na start lub lądowanie w danym dniu w konkretnym porcie lotniczym. Nie należy ponadto uznawać za nowy podmiot przewoźnika lotniczego, który przekazał przydziały czasu na start lub lądowanie uzyskane jako nowy podmiot w celu ponownego ubiegania się o status nowego podmiotu.
- (11) ***Należy zaniechać przyznawania pierwszeństwa przewoźnikowi lotniczemu ubiegającemu się o przyznanie serii czasów na start lub lądowanie w porcie lotniczym w celu świadczenia ciągłej regularnej usługi pasażerskiej między tym portem lotniczym a regionalnym portem lotniczym, w stopniu, w jakim sytuacja ta jest już objęta priorytetem przyznawanym przewoźnikowi lotniczemu ubiegającemu się o przyznanie serii przydziałów na start lub lądowanie w porcie lotniczym w celu świadczenia ciągłej regularnej usługi pasażerskiej między dwoma portami lotniczymi Unii. [Popr. 3]***
- (12) Należy również unikać sytuacji, w których z powodu braku dostępnego czasu na start lub lądowanie korzyści z liberalizacji są nierówno rozłożone, a konkurencja jest zakłócona.
- (12a) ***Nieregularny transport lotniczy przyczynia się do regionalnej spójności i konkurencyjności. W przypadku gdy przewoźnicy lotniczy regularnie korzystali z przydziałów czasu na start i lądowanie w odniesieniu do takich przewozów w porcie lotniczym objętym zakresem niniejszego rozporządzenia, nawet jeżeli przydziały te nie zawsze dotyczyły tych samych tras, należy priorytetowo traktować wnioski o dalsze korzystanie z takich przydziałów. [Popr. 5]***
- (13) Postępy poczynione we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej mają duży wpływ na proces przydzielania czasu na start lub lądowanie. Narzucenie systemów efektywności, w ramach których porty lotnicze, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i użytkowników przestrzeni powietrznej obowiązują reguły dotyczące nadzoru i poprawy efektywności oraz funkcja menedżera sieci, stworzona z myślą o realizacji europejskiej sieci tras i wprowadzeniu scentralizowanego zarządzania ruchem lotniczym, wymagają aktualizacji zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie. Konieczne jest zatem stworzenie

Środa, 12 grudnia 2012 r.

odpowiednich ram, umożliwiających udział menedżera sieci, organu oceny skuteczności działania i krajowych organów nadzoru w procedurze ustalania przepustowości portu lotniczego i parametrów koordynacyjnych. ~~Należy również stworzyć nową kategorię portów lotniczych ważnych dla przedmiotowej sieci, w celu umożliwienia jej sprawniejszego reagowania w sytuacjach kryzysowych.~~ [Popr. 80]

- (14) ~~Należy zapewnić większą zgodność~~ **W celu optymalizacji dostępnej przepustowości portów lotniczych konieczne jest przyjęcie procedury ukierunkowanej na zwiększenie zgodności** między planami lotu a przydziałami czasu na start lub lądowanie w celu lepszego wykorzystywania przepustowości portu lotniczego i poprawy punktualności lotów **planami lotu.** [Popr. 7]
- (15) Państwo członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy z organizacją rozkładów lub koordynowany port lotniczy powinno zapewnić wyznaczenie organizatora rozkładów lub koordynatora, którego neutralność powinna być niekwestionowana. W tym celu należy wzmocnić rolę ~~koordynatora~~ **koordynatorów i organizatorów rozkładów.** W związku z tym należy zapewnić prawną, organizacyjną, decyzyjną i finansową niezależność koordynatora od wszystkich zainteresowanych stron, danego państwa członkowskiego i organów podległych danemu państwu. Aby uniknąć trudności wynikających z braku zasobów ludzkich, technicznych, finansowych lub w zakresie wiedzy fachowej w zakresie działalności koordynatora **i organizatora rozkładów,** należy zobowiązać dane państwo członkowskie do udostępniania koordynatorowi zasobów potrzebnych do wykonywania powierzonych mu zadań. [Popr. 8]
- (16) Należy wprowadzić dodatkowe obowiązki dla przewoźników lotniczych w zakresie dostarczania informacji koordynatorowi **i organizatorowi rozkładów.** Należy określić dodatkowe sankcje w przypadku zaniedbania dostarczenia informacji lub dostarczenia fałszywych lub błędnych informacji. W odniesieniu do **innych** portów lotniczych ~~objętych siecią~~ lotniczych z **nieokreślonym statusem** przewoźnicy lotniczy powinni mieć obowiązek dostarczania planów lotów i innych istotnych informacji wymaganych przez koordynatora lub organizatora rozkładów. [Popr. 9]
- (17) Unia powinna ułatwiać współpracę między koordynatorami a organizatorami rozkładów, aby umożliwić im wymianę dobrych praktyk, w celu doprowadzenia – w późniejszym terminie – do powołania **jednego** koordynatora ~~europejskiego~~ **na szczeblu europejskim, z uwzględnieniem postępów poczynionych we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.** [Popr. 10]
- (18) Port lotniczy można wyznaczyć jako koordynowany, pod warunkiem spełnienia zasad przejrzystości, neutralności i niedyskryminacji i zgodnie z warunkami wymienionymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (19) Decyzja o koordynacji portu lotniczego powinna być podejmowana przez państwo członkowskie odpowiedzialne za ten port lotniczy na podstawie obiektywnych kryteriów. Uwzględniając postępy poczynione we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, **we wdrażaniu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej** i funkcji menedżera sieci, przydatne jest ujednoczenie metod oceny przepustowości portu lotniczego i zapewnienie sprawniejszego funkcjonowania europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym. [Popr. 11]
- (20) Należy określić procedurę, na podstawie której państwo członkowskie będzie podejmować decyzje o zmianie kwalifikacji koordynowanego portu lotniczego lub portu lotniczego z organizacją rozkładów odpowiednio na port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy z nieokreślonym statusem.
- (21) Okres ważności serii czasów na start lub lądowanie powinien być ograniczony do sezonu lotniczego, na który dana seria została przydzielona. Pierwszeństwo przy przyznawaniu serii czasów na start lub lądowanie, ~~również w przypadku lądowania~~ **powinno wynikać wyłącznie z przyznania lub zatwierdzenia przez koordynatora. Pierwszeństwo przy przyznawaniu** historycznych ~~przydziałów czasu~~ **serii czasów** na start lub lądowanie, powinno być ~~przyznawane lub zatwierdzane~~ **nadawane** przez koordynator ~~koordynatora~~ **w oparciu o ich wcześniejsze prawidłowe wykorzystywanie.** [Popr. 81]
- (22) Niezbędne jest utrzymanie specjalnych przepisów, w ograniczonych okolicznościach, dotyczących utrzymania odpowiednich krajowych przewozów lotniczych w regionach danego państwa członkowskiego lub danych państw członkowskich jeżeli został nałożony obowiązek świadczenia usługi publicznej.
- (22a) **Wejście w życie niniejszego rozporządzenia powinno pozostać bez uszczerbku dla połączeń między regionalnymi portami lotniczymi a głównymi węzłami lotniczymi. Z tego względu użyteczne byłoby przyjęcie odpowiednich środków dla zapewnienia połączeń regionów europejskich, w tym regionów peryferyjnych, najbardziej oddalonych i wyspiarskich, z wielkimi europejskimi węzłami lotniczymi, a przez to – ze światową siecią ruchu lotniczego.** [Popr. 13]

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- (23) Doświadczenie nie wykazało potrzeby tworzenia zasad lokalnych, gdyż w parametrach koordynacji można uwzględnić aspekty środowiskowe, a połączenia regionalne mogą być w pełni realizowane w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej. Nie można ponadto wykluczyć, że tego typu zasady nie prowadziłyby do dyskryminacji przy przydzielaniu czasu na start lub lądowanie. Należy więc ograniczyć możliwość stosowania zasad lokalnych. W parametrach koordynacyjnych należy określić wszystkie ograniczenia techniczne, operacyjne, efektywności i środowiskowe, które mają być uwzględniane przez koordynatorów lub organizatorów rozkładów. Stosowanie zasad lokalnych ograniczałoby się więc do kontrolowania wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie i możliwości ograniczenia długości serii przydziałów czasu na start lub lądowanie w przypadkach określonych w niniejszym rozporządzeniu. W celu promowania lepszego wykorzystywania przepustowości portu lotniczego należy wzmocnić dwie zasady stanowiące podstawę przydzielania czasu na start lub lądowanie, a mianowicie definicję serii czasów na start lub lądowanie i obliczanie historycznych przydziałów czasu na start lub lądowanie. Jednocześnie elastyczność, jaką dysponują przewoźnicy lotniczy, powinna być precyzyjniej określona w celu uniknięcia rozbieżności na poziomie stosowania niniejszego rozporządzenia w różnych państwach członkowskich. Należy więc zachęcać do lepszego wykorzystywania przepustowości portów lotniczych. **Należy wspierać połączenia między koleją a portami lotniczymi, a także łączenie biletów kolejowych i lotniczych.** [Popr. 91]
- (24) Aby umożliwić przewoźnikom lotniczym dostosowywanie się do nagłych zmian sytuacji, jak np. wyraźnie odczuwalny spadek natężenia ruchu lotniczego lub kryzys gospodarczy mający znaczące skutki dla działalności przewoźników lotniczych, mających wpływ na znaczną część sezonu lotniczego, należy upoważnić Komisję do przyjmowania nadzwyczajnych środków w celu zagwarantowania spójności środków, jakie należy zastosować w koordynowanych portach lotniczych. Środki te umożliwiłyby przewoźnikom lotniczym utrzymanie pierwszeństwa ~~przy~~ w przydziale tych samych serii na następny sezon lotniczy, nawet jeśli nie osiągną progu ~~85%~~**80%**. [Popr. 14]
- (24a) *Niniejsze rozporządzenie powinno uwzględniać wymogi w zakresie elastyczności niezbędne do tego, aby przewoźnik świadczący komercyjne usługi lotnicze oraz wykonujący loty czarterowe mógł wykonywać loty nieregularne, w szczególności biorąc pod uwagę, że nie można utworzyć puli czasu na start lub lądowanie na podstawie praw historycznych.* [Popr. 15]
- (25) ~~Należy podwójnie wzmocnić rolę komitetu koordynacyjnego. Z jednej strony menedżer sieci, organ oceny skuteczności działania i krajowy organ nadzoru powinny być zapraszane do udziału w zebraniach komitetu. Z drugiej strony, w ramach swych zadań, komitet koordynacyjny mógłby przedstawiać wnioski lub udzielać rad koordynatorowi lub państwu członkowskiemu w zakresie wszystkich kwestii związanych z przepustowością portu lotniczego, w szczególności w kontekście wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i funkcjonowania europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym. Komitet powinien również być upoważniony do wydawania opinii dla organu oceny skuteczności działania i krajowego organu nadzoru w zakresie związku parametrów koordynacyjnych z kluczowymi wskaźnikami efektywności proponowanymi instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej.~~ [Popr. 16]
- (26) Doświadczenie pokazuje, że znaczna ilość przydziałów czasu na start lub lądowanie jest zwracana do puli zbyt późno, aby można było je ponownie racjonalnie przydzielić. Należy więc zachęcać organ zarządzający portu lotniczego do stosowania **systemów instrumentów finansowych oraz do istotnego wzmocnienia obecnie obowiązującego systemu opłat lotniskowych, aby zniechęcać sankcji w celu zniechęcania przewoźników lotniczych do podejmowania** tego typu zachowań ~~praktyk~~. Stosując ~~ten mechanizm~~ **mechanizmy**, organ zarządzający portu lotniczego nie powinien jednak zniechęcać do podejmowania działalności gospodarczej ani do rozwijania usług przez przewoźników lotniczych. [Popr. 17]
- (26a) **W celu zwiększenia przepustowości portów lotniczych, należy wprowadzić w niniejszym rozporządzeniu możliwość wykorzystania przez państwa członkowskie dochodów ze sprzedaży na wtórnym rynku czasu na start i lądowanie do optymalizacji ruchu lotniczego i tworzenia nowych infrastruktury.** [Popr. 18]
- (27) Pożądane jest, aby państwa trzecie zapewniały przewoźnikom unijnym równe traktowanie.
- (28) Stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia nie ~~powinno może~~ naruszać reguł konkurencji zawartych w Traktacie, w szczególności w jego art. 101, 102 i 106 . [Popr. 19]

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- (29) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r., a jej całkowite przestrzeganie będzie uznane za równoważne z przestrzeganiem ustaleń deklaracji z 1987 r.
- (30) Komisja powinna posiadać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ~~w celu doprecyzowania metod przeprowadzania analizy przepustowości i zapotrzebowania. Szczególnie ważne jest, aby Komisja przeprowadzała odpowiednie konsultacje w trakcie prac przygotowawczych, w tym na szczeblu eksperckim.~~ [Popr. 20]
- (31) Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (32) Komisja powinna posiadać uprawnienia wykonawcze w celu zapewnienia jednolitych warunków wdrożenia niniejszego rozporządzenia. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁽¹⁾.
- (33) Do przyjmowania aktów wykonawczych do niniejszego rozporządzenia dotyczących ~~powołania koordynatora europejskiego,~~ wzoru rocznego sprawozdania z prac koordynatora i organizatora rozkładów oraz decyzji w sprawie zobowiązania państwa członkowskiego lub państw członkowskich do podjęcia środków w celu zapobieżenia dyskryminacyjnemu zachowaniu danego państwa trzeciego wobec przewoźników lotniczych Unii należy stosować procedurę sprawdzającą. [Popr. 82]
- (34) Komisja powinna przyjmować akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie w szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia ciągłości historycznych przydziałów czasu na start lub lądowanie, jeżeli wymaga tego niecierpiący zwłoki charakter sprawy.
- (35) Należy dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia po upływie ustalonego okresu stosowania w celu oceny jego funkcjonowania.
- (35a) **Po przeprowadzeniu konsultacji, w tym na szczeblu ekspertów, Komisja powinna sporządzić analizę przepustowości i zapotrzebowania i przedłożyć ją Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w ciągu roku od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.** [Popr. 21]
- (36) Ponieważ cel wnioskowanego działania – tj. bardziej jednolite stosowanie prawodawstwa Unii w zakresie przydzielania czasu na start lub lądowanie – nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na znaczenie ponadgranicznego wymiaru działalności w zakresie transportu lotniczego, możliwe jest lepsze osiągnięcie go na poziomie Unii, może ona przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w wymienionym artykule, niniejsze rozporządzenie nie może wykroczać poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do portów lotniczych Unii Europejskiej.
2. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze nie narusza odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu dotyczącego suwerenności terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Artykuł 2

Definicje

Definicje do celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) „czas na start lub lądowanie” oznacza pozwolenie wydane **przewoźnikowi lotniczemu** przez koordynatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w celu wykorzystania pełnego zakresu infrastruktury portu lotniczego niezbędnej do świadczenia przewozów lotniczych w koordynowanym porcie lotniczym w konkretnym terminie **i w określonych godzinach** do celów lądowania lub startu, według przydziału dokonanego przez koordynatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem; [Popr. 22]
- 2) „nowy podmiot” oznacza 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
 - b) ~~przewoźnika lotniczego ubiegającego się o serię przydziałów na start lub lądowanie w celu świadczenia ciągłej regularnej usługi pasażerskiej między dwoma portami lotniczymi Unii Europejskiej, w przypadku gdy najwyżej dwóch innych przewoźników lotniczych prowadzi tę samą ciągłą regularną usługę między tymi portami lotniczymi w danym dniu, w przypadku gdy, jeżeli wniosek przewoźnika został zaakceptowany, przewoźnik lotniczy mimo wszystko będzie posiadał mniej niż dziewięć przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym na tę ciągłą usługę. [Popr. 23]~~

Przewoźnik lotniczy posiadający wraz ze spółką dominującą, filiami własnymi lub spółki dominującej więcej niż 10 % całego przydzielonego czasu na start lub lądowanie w danym dniu w konkretnym porcie lotniczym nie może być uważany za nowy podmiot w tym porcie lotniczym.

Nie uznaje się za nowy podmiot przewoźnika lotniczego, który przekazał, w rozumieniu art. 13, innemu przewoźnikowi lotniczemu w tym samym porcie lotniczym przydziały czasu na start lub lądowanie uzyskane z tytułu bycia nowym podmiotem w celu ponownego ubiegania się o status nowego podmiotu w tym porcie lotniczym.

- 3) „sezon lotniczy” oznacza zarówno sezon letni, jak i zimowy, zgodnie z rozkładami przewoźników lotniczych i zgodnie z regułami i wytycznymi ustanowionymi na całym świecie przez sektor transportu lotniczego;
- 4) „przewoźnik lotniczy Unii” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na prowadzenie działalności, wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty⁽¹⁾;
- 5) „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. 5, 9, 10, 11 i 13 definicja przewoźnika lotniczego obejmuje również podmioty zajmujące się komercyjnymi usługami lotniczymi; do celów art. 7, 17 i 18 definicja przewoźnika lotniczego obejmuje również wszystkie podmioty gospodarcze zajmujące się lotnictwem cywilnym;
- 6) „grupa przewoźników lotniczych” oznacza dwóch lub więcej przewoźników lotniczych, którzy wspólnie świadczą wspólne usługi, operacje franczyzowe ~~lub~~ wspólną rezerwację miejsc, **lub konsorcjum w przypadku podmiotów nieobsługujących regularnych połączeń**, do celów świadczenia **korzystania z konkretnych usług lotniczych przydziałów czasu na start i lądowanie**; [Popr. 24]
- 7) „instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej” oznacza wszelkie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe)⁽²⁾;

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- 8) „podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej” oznacza każdy podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej w rozumieniu art. [...] rozporządzenia (UE) nr [...] (w sprawie usług obsługi naziemnej) (*); lub każdego użytkownika portu lotniczego w rozumieniu art. [...] rozporządzenia (UE) nr [...] (w sprawie usług obsługi naziemnej), który wykonuje samoobsługę naziemną w rozumieniu art. [...] rozporządzenia (UE) nr [...] (w sprawie usług obsługi naziemnej);
- 9) ~~„port lotniczy będący częścią sieci” oznacza port lotniczy, w którym nie występują problemy z przepustowością, ale który w przypadku nagłego i znaczącego wzrostu ruchu lub nagłego i znacznego obniżenia jego przepustowości mógłby mieć wpływ na funkcjonowanie europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (dalej zwanej „siecią”) zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾; [Popr. 25]~~
- 10) „port lotniczy z organizacją rozkładów” oznacza port lotniczy, w 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 w którym został powołany organizator rozkładów w celu ułatwiania działań przewoźnikom lotniczym prowadzącym usługi lub zamierzającym prowadzić usługi w tym porcie lotniczym;
- 11) „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 zatwierdzonego przez koordynatora, z wyjątkiem lotów krajowych, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych;
- 12) „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;
- 13) „seria czasów na start lub lądowanie” oznacza przynajmniej ~~15~~ **pięć** przydziałów czasu na start lub lądowanie ~~w odniesieniu do letniego sezonu lotniczego i 10 przydziałów czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do zimowego sezonu lotniczego~~, które przewoźnik chce mieć przyznane na tę samą godzinę i ten sam dzień tygodnia w kolejnych tygodniach **regularnie podczas tego samego okresu rozkładowego**, i przyznanych przez koordynatora w ten sposób lub, jeżeli nie jest to możliwe, przyznanych mniej więcej w tym samym czasie, **o ile nie uzgodniono inaczej w oparciu o lokalne wytyczne zgodnie z warunkami określonymi w art. 9 ust. 8; [Popr. 26]**
- 14) „komercyjne usługi lotnicze” oznaczają ten sektor nieregularnego lotnictwa cywilnego, który dotyczy operacji lub wykorzystania statku powietrznego przez spółki w celu przewozu pasażerów lub towarów, w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą, 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;
- 15) „parametry koordynacyjne” oznaczają wyrażenie w terminach operacyjnych całkowitej przepustowości dostępnej na przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym podczas każdego sezonu lotniczego i praktyczne zasady wykorzystywania przepustowości, odzwierciedlające wszystkie czynniki techniczne, operacyjne i środowiskowe, które mają wpływ na funkcjonowanie infrastruktury portu lotniczego oraz różnych podsystemów;
- 16) „plan lotu” oznacza określone informacje przekazane organom służb ruchu lotniczego w odniesieniu do planowanego lotu danego statku powietrznego lub części tego lotu;
- 17) „regularny przewóz lotniczy” oznacza serię lotów, posiadających wszystkie cechy wymienione w art. 2 pkt 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008;
- 18) ~~„planowana nieregularna usługa lotnicza” oznacza serię lotów, która nie spełnia loty, które nie spełniają~~ wszystkich warunków art. 2 pkt 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, ~~ale o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one wyraźnie systematyczną serię; [Popr. 75]~~

(*) Numer, data i odniesienie do publikacji niniejszego rozporządzenia.

(1) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- 19) „menedżer sieci” oznacza organ **zarządzania ruchem lotniczym** utworzony na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ⁽¹⁾, **który to organ umożliwia optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zapewnia użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej; [Popr. 28]**
- 20) „organ oceny skuteczności działania” oznacza organ utworzony na podstawie art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- 21) „krajowy organ nadzoru” oznacza organ lub organy wyznaczone lub powołane przez państwa członkowskie do pełnienia roli organu krajowego zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;

WYZNACZANIE PORTÓW LOTNICZYCH

Artykuł 3

Warunki koordynacji lub organizacji rozkładów w porcie lotniczym

1. Państwa członkowskie nie są zobowiązane do wyznaczenia jakiegokolwiek portu lotniczego jako portu lotniczego z organizacją rozkładów lub koordynowanego z wyjątkiem przestrzegania przepisów niniejszego artykułu.

Państwa członkowskie nie mogą wyznaczyć jakiegokolwiek portu lotniczego jako koordynowanego portu lotniczego z wyjątkiem przestrzegania przepisów ust. 3.

2. Państwo członkowskie może jednak uznać każdy port lotniczy za port lotniczy z organizacją rozkładów, pod warunkiem że spełnione zostaną zasady przejrzystości, neutralności i niedyskryminacji.

3. Właściwe państwo członkowskie gwarantuje, że w porcie lotniczym z nieokreślonym statusem, ~~w porcie lotniczym będącym częścią europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (dalej zwanej „siecią”)~~ lub w porcie lotniczym z organizacją rozkładów zostaje przeprowadzona gruntowna analiza przepustowości i popytu przez organ zarządzający tego portu lotniczego lub przez inny właściwy organ, kiedy 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
- ii) na wniosek Komisji, w szczególności w przypadku, gdy przewoźnicy lotniczy, a w szczególności nowe podmioty napotykają poważne problemy w zapewnianiu możliwości lądowań i startów w danym porcie lotniczym lub w przypadku, gdy menedżer sieci uzna to za konieczne dla zapewnienia spójności planu funkcjonowania portu lotniczego z planem funkcjonowania sieci zgodnie z art. 6 ust. 7 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) ⁽²⁾.

Taka analiza, **oparta na ogólnie uzgodnionych i 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 ta oparta jest o metody opracowane przez Komisję w drodze aktu delegowanego, zgodnie z art.15 niniejszego rozporządzenia. Metody te uwzględniają wymogi operacyjnego planu sieci zgodnie z ich opisem w załączniku V do rozporządzenia (UE) nr 677/2011.

Analiza zostaje uaktualniona, jeżeli powołuje się na ust. 6, jeżeli występują zmiany w porcie lotniczym, które w znaczny sposób wpływają na jego przepustowość i wykorzystanie przepustowości lub na wniosek komitetu koordynacyjnego, państwa członkowskiego lub Komisji. Zarówno analiza, jak i użyta metoda zostają udostępnione stronom, które wniosowały 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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

5. Komisja może zwrócić się do menedżera sieci o wydanie opinii w sprawie sposobu ustalania przepustowości w stosunku do potrzeb funkcjonowania sieci. ~~Komisja może przedstawić swoje zalecenia. Państwo członkowskie uzasadnia wszelkie decyzje, które odbiegają od tych zaleceń. Komisja jest powiadamiana o podjętej decyzji.~~

6. W przypadku gdy problemy z przepustowością występują w przynajmniej jednym sezonie lotniczym państwo członkowskie zapewnia, że port lotniczy zostaje wyznaczony jako koordynowany w danych okresach, tylko gdy:

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

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

7. ~~W drodze odstępstwa od ust. 6 lit. b), państwa członkowskie mogą, w wyjątkowych okolicznościach, wyznaczyć dane porty lotnicze jako koordynowane na właściwy okres, który może być krótszy od sezonu lotniczego.~~

~~W drodze odstępstwa od ust. 3, 4, 5 i 6, państwa członkowskie mogą, w nagłych sytuacjach, wyznaczyć dane porty lotnicze jako koordynowane na właściwy okres.~~

8. Jeżeli zaktualizowana analiza przepustowości i popytu w koordynowanym porcie lotniczym lub w porcie lotniczym z organizacją rozkładów wykaże, że w danym porcie lotniczym osiągnięto przepustowość wystarczającą do zaspokojenia bieżących lub planowanych operacji, państwo członkowskie, po konsultacji z podmiotami wymienionymi w ust. 4, zmienia klasyfikację portu lotniczego na port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy z nieokreślonym statusem.

9. ~~Na wniosek Komisji, która może działać z własnej inicjatywy lub z inicjatywy menedżera sieci, oraz po konsultacji z jednostkami wymienionymi w ust. 4, państwo członkowskie dopilnowuje aby port lotniczy z nieokreślonym statusem wyznaczono jako port lotniczy będący częścią sieci. Komisja jest powiadamiana o podjętej decyzji. Jeżeli Komisja uzna, że dany port lotniczy nie jest już ważny dla sieci, państwo członkowskie po konsultacji z jednostkami wymienionymi w ust. 4, zmienia klasyfikację portu lotniczego na port lotniczy z nieokreślonym statusem.~~

10. Jeżeli podejmowana jest decyzja na podstawie ust. 6, ~~8 lub 9~~ **lub 8**, państwo członkowskie powiadamia o niej jednostki wymienione w ust. 4 najpóźniej dnia 1 kwietnia w odniesieniu do zimowego sezonu lotniczego i najpóźniej dnia 1 września w odniesieniu do letniego sezonu lotniczego. **[Popr. 29]**

Artykuł 4

Parametry koordynacyjne

1. W koordynowanym porcie lotniczym lub w porcie lotniczym z organizacją rozkładów odpowiedzialne państwo członkowskie zapewnia określenie parametrów koordynacyjnych dwa razy w roku, uwzględniające wszystkie istotne ograniczenia techniczne, operacyjne, środowiskowe i w zakresie efektywności, jak również wszelkie zmiany w tych ograniczeniach. O tych ograniczeniach należy powiadomić Komisję. ~~Komisja, w razie konieczności z pomocą menedżera sieci, analizuje przedmiotowe ograniczenia i wydaje zalecenia, które państwo członkowskie musi uwzględnić przed przystąpieniem do ustalania parametrów koordynacyjnych.~~ **[Popr. 30]**

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

2. 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 koordynacyjnych. Wszelkie odnośne dokumenty zostają udostępnione na wniosek zainteresowanych stron.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

3. ~~Określenie parametrów koordynacyjnych nie może mieć wpływu na neutralność ani na niedyskryminacyjny charakter przydzielania czasu na start lub lądowanie. [Popr. 31]~~
4. Parametry są przekazywane koordynatorowi w porcie lotniczym z właściwym wyprzedzeniem przed wstępnym rozpisaniem czasu na start lub lądowanie do celów konferencji dotyczących planowania rozkładów.
5. 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 ustaloną przepustowością.

ORGANIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE KOORDYNACJI, ORGANIZACJI ROZKŁADÓW I GROMADZENIA DANYCH

Artykuł 5

Organizator rozkładów oraz koordynator

1. Państwo członkowskie odpowiedzialne za ~~port lotniczy będący częścią sieci~~, port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy koordynowany zapewnia wyznaczenie wykwalifikowanej osoby fizycznej lub prawnej jako organizatora rozkładów lub koordynatora portu lotniczego, po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnych organizacji, organu zarządzającego portu lotniczego oraz komitetu koordynacyjnego, w przypadku gdy taki komitet istnieje. Ten sam organizator rozkładów lub koordynator może zostać wyznaczony w więcej niż jednym porcie lotniczym. [Popr. 32]
2. Państwa członkowskie zachęcają do ścisłej współpracy między koordynatorami i organizatorami rozkładów w celu realizacji wspólnych projektów na poziomie europejskim. W **celu dalszego ulepszenia systemu przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej**, w zależności od stopnia zaawansowania ~~tych~~ **wspólnych** projektów, postępów poczynionych we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i wyników sprawozdania w sprawie stosowania rozporządzenia, o którym mowa w art. 21, Komisja przyjmuje ~~środki wykonawcze~~ **akty delegowane** dotyczące powołania koordynatora europejskiego. ~~Wspomniane środki wykonawcze~~ **Akty delegowane** przyjmuje się zgodnie z **procedurami, o których mowa w art. 15. Zasady regulujące niezależność koordynatora, w tym dotyczące finansowania, jego podstawowych funkcji i podstawowych wymogów w zakresie organizacji i procesu decyzyjnego, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, stosuje się odpowiednio w odniesieniu do koordynatora europejskiego. Komisja powołuje koordynatora europejskiego zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2. Zasady regulujące niezależność koordynatora, wymienione w ust. 3 niniejszego artykułu, stosuje się odpowiednio w odniesieniu do koordynatora europejskiego. [Popr. 86]**
3. Państwo członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy koordynowany gwarantuje, że:
- a) w porcie lotniczym z organizacją rozkładów organizator rozkładów działa zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w sposób niezależny, neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty;
- b) w koordynowanym porcie lotniczym koordynator jest niezależny pod względem prawnym, organizacyjnym i decyzyjnym od każdej innej zainteresowanej strony, danego państwa członkowskiego i organów podległych danemu państwu; co oznacza, że:
- i) pod względem prawnym, kluczowe funkcje koordynatora, które polegają na przydzielaniu czasu na start lub lądowanie w sprawiedliwy i niedyskryminacyjny sposób, powierzane są osobie fizycznej lub prawnej, która nie jest podmiotem świadczącym usługi w porcie lotniczym, przewoźnikiem lotniczym obsługującym połączenia z przedmiotowego portu lotniczego ani organem zarządzającym tego portu lotniczego; **w celu udowodnienia, że nie posiada wspólnych interesów z żadnymi takimi podmiotami, koordynator lub organizator rozkładów ma obowiązek składać raz do roku oświadczenie majątkowe;** [Popr. 33]
- ii) pod względem organizacyjnym i decyzyjnym koordynator działa w sposób niezależny od państwa członkowskiego, organu zarządzającego danego portu lotniczego, usługodawców, przewoźników lotniczych obsługujących połączenia z danego portu lotniczego, nie przyjmuje od nich poleceń, ani nie ma obowiązku składania im sprawozdań, z wyjątkiem państwa członkowskiego, nie stanowi części składowej struktur bezpośrednio lub pośrednio odpowiedzialnych za ich bieżącą eksploatację i dysponuje skutecznymi uprawnieniami do podejmowania decyzji odnośnie do elementów działań niezbędnych do wykonywania swojej funkcji. Państwa członkowskie dopilnowują, aby uwzględniano interes zawodowy koordynatora, tak aby umożliwić całkowitą niezależność jego działalności.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

(iia) **skład rady lub organu nadzorczego koordynatora jest również niezależny od bezpośrednich interesów organu zarządzającego danego portu lotniczego, przewoźników lotniczych obsługujących połączenia z danego portu lotniczego i wszelkich innych podmiotów reprezentujących użytkowników lub usługodawców. Nie wyklucza to jednak członkostwa przedstawicieli takich organizacji w radzie lub organie nadzorczym, jeżeli prawa głosu są zrównoważone; [Popr. 34]**

(iib) **w tym celu koniecznym warunkiem jest, aby koordynator lub organizator rozkładów, bez względu na to, czy jako osoba fizyczna, czy prawna, nie był w przeszłości pracownikiem lub regularnym współpracownikiem organu zarządzającego portem lotniczym, usługodawcy lub linii lotniczej obsługującej połączenia do lub z danego portu lotniczego w okresie dwóch lat poprzedzających mianowanie tej osoby na stanowisko oraz w ciągu dwóch lat po zakończeniu pełnienia funkcji koordynatora lub organizatora rozkładów; [Popr. 35]**

c) system finansowania działalności koordynatora **i organizatora rozkładów** powinien gwarantować jego niezależność; [Popr. 36]

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

Finansowanie określone w lit. c) zapewniane jest przez **wszystkich** przewoźników lotniczych, którzy prowadzą działalność w koordynowanych portach lotniczych, **w portach lotniczych z organizacją rozkładów** i przez **te** porty lotnicze, w sposób gwarantujący sprawiedliwe rozłożenie kosztów finansowych między wszystkie zainteresowane strony i pozwalający uniknąć uzależnienia finansowania od jednej z zainteresowanych stron. Państwa członkowskie **ustanawiają procedurę konsultacji z zainteresowanymi stronami, obejmującą możliwość odwołania, w celu zapewnienia przejrzystych, niedyskryminacyjnych stawek w zależności od usługi świadczonej przez koordynatora lub organizatora rozkładów. Opłaty od przewoźników lotniczych są pobierane przez dane porty lotnicze, które wpłacają je koordynatorowi lub organizatorowi rozkładów. Państwa członkowskie** dopilnowują, aby koordynator **i organizator rozkładów** stale ~~dysponował~~ **dysponowali** zasobami finansowymi, ludzkimi, technicznymi i materialnymi, ~~koniecznymi do właściwego wykonywania~~ **umożliwiającyimi im właściwe wykonywanie** powierzonych ~~mu~~ **im** zadań; [Popr. 37]

4. Organizator rozkładów oraz koordynator uczestniczą w konferencjach przewoźników lotniczych na szczeblu międzynarodowym, dotyczących planowania rozkładów lotów, zgodnie z prawem Unii.

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

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

7. 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 **oraz z menedżerem sieci** i uwzględniają czas oraz inne stosowne parametry odnoszące się do danego portu lotniczego. [Popr. 38]

Wszyscy organizatorzy rozkładów i koordynatorzy współpracują w celu wykrycia niecisłości w rozkładach i nakłaniania przewoźników lotniczych do korygowania ich.

Artykuł 6

Przejrzystość działań w zakresie koordynacji i organizacji rozkładów

1. ~~Na zakończenie każdego sezonu lotniczego~~. **Corocznie** koordynator lub organizator rozkładów składa zainteresowanym państwom członkowskim, **Komisji** oraz ~~Komisji~~ oraz **– na żądanie – wszystkim stronom zaangażowanym w ich finansowanie** sprawozdanie z działalności zawierające ogólny opis sytuacji w zakresie przydzielania czasu na start lub lądowanie lub organizacji rozkładów. Sprawozdanie to obejmuje, w szczególności, stosowanie art. 9 ust. 5 oraz art. 13 i 18, jak również wszelkie skargi dotyczące stosowania art. 9 i 10 złożone komitetowi koordynacyjnemu

Środa, 12 grudnia 2012 r.

oraz kroki podjęte w ich następstwie. Sprawozdanie zawiera również **zagregowane i indywidualne dane dotyczące opłat pieniężnych związanych ze sprzedażą przydziałów czasu na start lub lądowanie, jak określono w art. 13** oraz wyniki ankiety przeprowadzonej wśród zainteresowanych stron dotyczącej jakości usług świadczonych przez koordynatora i organizatora rozkładów.

Koordinator i organizator rozkładów przedstawiają ponadto Komisji, państwom członkowskim i wszystkim stronom zaangażowanym w ich finansowanie oddzielne roczne sprawozdanie finansowe, w którym wyszczególniają dochody i wydatki związane z ich działalnością.

2. Komisja może przyjąć model sprawozdania z działalności, o którym mowa w ust. 1. Przedmiotowy akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

3. Koordynator prowadzi i aktualizuje – **dla każdego portu lotniczego, za który odpowiada – aktualną** elektroniczną bazę danych, dostępną bezpłatnie **na żądanie dla wszystkich zainteresowanych stron, w tym Parlamentu Europejskiego**, i zawierającą 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 (), według przewoźników lotniczych i chronologicznie w odniesieniu do wszystkich przewoźników lotniczych;
- c) wszystkie przydziały czasu na start lub lądowanie i zaległe wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie, wymienione według przewoźników lotniczych i chronologicznie, w odniesieniu do wszystkich przewoźników lotniczych;
- d) pozostały dostępny czas na start lub lądowanie w odniesieniu do każdego rodzaju ograniczenia uwzględnianego w parametrach koordynacyjnych. Baza danych ma umożliwiać przewoźnikom lotniczym **i portom lotniczym** sprawdzanie dostępności ~~przydziałów tego czasu na start lub lądowanie, które odpowiadają ich wnioskom;~~
- e) przekazane lub wymienione przydziały czasu na start lub lądowanie, w odniesieniu do których wskazana jest tożsamość przewoźników lotniczych, których dotyczą oraz informacja, czy przekazanie lub wymiana odbyło się w zamian za opłatę pieniężną lub inne wynagrodzenie. Co roku publikowane są zagregowane dane dotyczące opłat pieniężnych i innych wynagrodzeń;
- f) wszystkie dane szczegółowe dotyczące parametrów koordynacyjnych.

Informacje te są stale aktualizowane. ~~Na koniec każdego sezonu.~~ **Co roku** koordynator zapewnia publikację sprawozdania z działalności, o którym mowa w ust. 1.

4. Koordynator zapewnia przechowywanie danych i udostępnianie ich przez co najmniej pięć kolejnych równoważnych sezonów lotniczych.

5. W przypadku gdy dostępne są właściwe i powszechnie akceptowane normy dotyczące formatu informacji na temat rozkładów, organizator rozkładów, koordynator oraz przewoźnicy lotniczy stosują je pod warunkiem, że są one zgodne z prawem Unii. **[Popr. 39]**

Artykuł 7

Informacje dla organizatorów rozkładów i koordynatorów

1. Przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność lub zamierzający prowadzić działalność w portach lotniczych ~~będących częścią sieci, portach lotniczych~~ z organizacją rozkładów lub koordynowanych portach lotniczych ~~dostarczają~~ **przedkładają** organizatorowi rozkładów lub koordynatorowi, **odpowiednio**, wszelkie istotne informacje przez nich wymagane. Przewoźnicy lotniczy ~~bezwzględnie~~ **w najkrótszym możliwym i odpowiednim czasie** informują organizatora rozkładów i koordynatora o wszelkich zmianach w zakresie przedmiotowych informacji. Wszelkie istotne informacje są dostarczane w ~~formacie i w~~ czasie określonym przez organizatora rozkładów lub koordynatora. W szczególności, przewoźnik lotniczy powiadamia koordynatora, w momencie składania wniosku o przydział, czy będzie korzystał ze statusu nowego podmiotu, zgodnie z art. 2 pkt 2, w odniesieniu do wnioskowanych czasów na start lub lądowanie **oraz czy jest powiązany z innymi przewoźnikami działającymi w tym samym porcie, aby uniknąć możliwości nieuzasadnionego nabywania takiego statusu.** **[Popr. 40]**

Środa, 12 grudnia 2012 r.

W odniesieniu do wszystkich pozostałych portów lotniczych z nieokreślonym szczególnym statusem, przewoźnicy lotniczy prowadzący lub zamierzający prowadzić usługi w tym porcie lotniczym, organ zarządzający portu lotniczego, podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dostarcza **w rozsądnym terminie**, jeżeli wnioskuje o to koordynator, wszelkie informacje będące w **ich jego** posiadaniu na temat planowanych usług przewoźników lotniczych. [Popr. 41]

Na wniosek menedżera sieci organizator rozkładów lub koordynator dostarcza mu wszelkie informacje, o których mowa w niniejszym ustępie.

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. Jeżeli **czas na start lub lądowanie albo** serie czasów na start lub lądowanie zostały już przydzielone, wówczas wycofuje je lub zaleca zastosowanie przez właściwy organ sankcji, zgodnie z prawem krajowym. Koordynator daje temu przewoźnikowi lotniczemu możliwość przedstawienia swoich uwag. [Am. 42]

3. Organizator rozkładów lub koordynator, organ zarządzający portu lotniczego, organy kontroli ruchu lotniczego **oraz menedżer sieci** wymieniają wszelkie informacje, których potrzebują do wykonywania swoich odnośnych obowiązków, w tym dane dotyczące lotów oraz czasów na start lub lądowanie, w szczególności w celu zagwarantowania stosowania art. 17. [Popr. 43]

3a. Format i zakres informacji, o których mowa w niniejszym artykule, określa się w przyjętej na całym świecie normie branżowej. Dostarczone informacje są wykorzystywane wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia. [Am. 44]

Artykuł 8

Komitet koordynacyjny

1. Odpowiedzialne państwo członkowskie dopilnowuje, aby w koordynowanym porcie lotniczym powołano komitet koordynacyjny. Ten sam komitet koordynacyjny może zostać wyznaczony dla więcej niż jednego portu lotniczego. Udział w tym Komitecie jest otwarty przynajmniej dla przewoźników lotniczych ~~regularnie~~ **często** korzystających z portu(-ów) lotniczego(-ych) oraz ich reprezentatywnych organizacji, organu zarządzającego danego portu lotniczego, właściwych organów kontroli ruchu lotniczego, przedstawicieli nieregularnego lotnictwa cywilnego ~~regularnie korzystających z portu lotniczego~~. **Oprócz tych członków w posiedzeniach komitetu koordynacyjnego mogą uczestniczyć przedstawiciele** menedżera sieci, organu oceny skuteczności działania i krajowego organu nadzoru zainteresowanego państwa członkowskiego, **jednakże wyłącznie w roli obserwatorów i bez prawa głosu. Komitet koordynacyjny może zaprosić inne organy bezpośrednio lub pośrednio zaangażowane w proces przydzielania czasu na start lub lądowanie do udziału w jego posiedzeniach w roli obserwatorów. Aby takie organy mogły wziąć udział w posiedzeniu, konieczne jest przekazanie komitetowi koordynacyjnemu ich dokumentów uwierzytelniających co najmniej na siedem dni przed danym posiedzeniem.**

Zadaniami komitetu koordynacyjnego są:

- a) składanie propozycji lub doradzanie koordynatorowi lub państwu członkowskiemu w zakresie:
 - i) możliwości wzrostu przepustowości portu lotniczego określonej zgodnie z art. 3 lub możliwości poprawy jej wykorzystania,
 - ii) parametrów koordynacyjnych określonych zgodnie z art. 4,
 - iii) metod monitorowania wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie,
 - iv) lokalnych wytycznych jak przewidziano w art. 9 ust. 8,
 - v) czynników, które mają wpływ na warunki ruchu panujące w danym porcie lotniczym,

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- vi) poważnych problemów nowych podmiotów, jak przewidziano w art. 9 ust. 6,
- vii) wszelkich kwestii odnoszących się do przepustowości portu lotniczego, w szczególności związanych z wdrażaniem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i funkcjonowaniem sieci;

(viii) zaleceń dotyczących wydajności, kosztów i skuteczności procesu koordynacji;

- b) dostarczanie organowi oceny skuteczności działania i krajowemu organowi nadzoru opinii w zakresie związku parametrów koordynacyjnych z kluczowymi wskaźnikami efektywności proponowanymi instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych⁽¹⁾.
 - c) mediacja między wszystkimi zainteresowanymi stronami w sprawie skarg dotyczących przydziału czasów na start lub lądowanie, jak przewidziano w art. 19.
2. Przedstawiciele państwa członkowskiego oraz koordynator są zapraszani na posiedzenia komitetu koordynacyjnego, jako obserwatorzy. Komisja może uczestniczyć w tych posiedzeniach na podstawie swojego wniosku.
3. Komitet koordynacyjny opracowuje na piśmie regulamin wewnętrzny obejmujący, między innymi, uczestnictwo, wybory **i podejmowanie decyzji**, częstotliwość posiedzeń, oraz używany(-e) język(-i).

Każdy członek komitetu koordynacyjnego może zaproponować lokalne wytyczne, jak przewidziano w art. 9 ust. 8. ~~Na wniosek koordynatora, Komitet koordynacyjny dyskutuje sugerowane lokalne wytyczne~~ **nad zaproponowanymi wytycznymi lokalnymi**. Sprawozdanie z dyskusji w Komitecie koordynacyjnym jest dostarczane zainteresowanemu państwu członkowskiemu ze wskazaniem odnośnych stanowisk przedstawionych na posiedzeniu. Sprawozdanie to przekazuje się również organowi oceny skuteczności działania i menedżerowi sieci. [Popr. 45 i 87]

PRZYDZIELANIE CZASU NA START LUB LĄDOWANIE

Artykuł 9

Pula czasów na start lub lądowanie

1. Koordynator tworzy pulę, która zawiera wszystkie czasy na start lub lądowanie **nieprzyznane na podstawie art. 10 ust. 2 lub 3**. Cała nowa liczba czasów na start lub lądowanie określona na podstawie art. 3 ust. 3 zostaje umieszczona w puli. **Niniejsza procedura pozostaje bez uszczerbku dla połączeń między regionalnymi portami lotniczymi a dużymi portami lotniczymi. Jeżeli zaistnieje uszczerbek dla takich połączeń, państwa członkowskie mogą interweniować.** [Popr. 46]

2. Bez uszczerbku dla przepisów art. 10 ust. 2 i 3 niniejszego rozporządzenia oraz art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, 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 %. ~~W całym sezonie lotniczym przestrzega się zasady przyznawania pierwszeństwa nowym podmiotom.~~ Koordynator sprawiedliwie traktuje wnioski nowych podmiotów i innych przewoźników, zgodnie z okresami koordynacji każdego dnia sezonu lotniczego. [Popr. 47]

Wśród wniosków od nowych podmiotów pierwszeństwa udziela się przewoźnikom lotniczym kwalifikującym się do statusu nowego podmiotu na podstawie art. 2 pkt 2 lit. b).

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 przewoźnikom lotniczym, w szczególności regularnym przewoźnikom lotniczym oraz planowanym nieregularnym przewoźnikom lotniczym~~ **wszystkim rodzajom komercyjnych przewozów lotniczych**. W przypadku konkurujących wniosków w ramach tej samej kategorii usług, pierwszeństwo przyznaje się operacjom trwającym cały rok. [Popr. 48]

4. Nowy podmiot, któremu zaproponowano serię czasów na start lub lądowanie w ciągu jednej godziny przed lub po wnioskowanym czasie, ale który nie przyjął tej propozycji, nie utrzymuje swojego statusu nowego podmiotu w odniesieniu do przedmiotowej serii w tym sezonie lotniczym .

⁽¹⁾ Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

5. 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 ~~korzystania z~~ **utrzymania** pierwszeństwa **historycznego** określonego w art. 10 ust. 2. [Popr. 49]

Czasy na start lub lądowanie przydzielone jednemu przewoźnikowi lotniczemu mogą zostać wykorzystane przez innego (-ych) przewoźnika(-ów) lotniczego(-ych) należącego(-ych) do tej samej grupy przewoźników lotniczych, 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. Takie wspólne operacje są zgłaszane koordynatorowi przez przewoźników lotniczych należących do grupy i nie można ich rozpocząć przed uzyskaniem jego wyraźnej zgody.

Jeżeli seria czasów na start lub lądowanie, która została przydzielona przewoźnikowi lotniczemu, jest wykorzystywana przez innego przewoźnika lotniczego niezgodnie z warunkami określonymi w niniejszym ustępie, koordynator wycofuje tę serię czasów na start lub lądowanie i umieszcza je w puli po wysłuchaniu uwag przedstawionych przez zainteresowanych przewoźników lotniczych.

6. 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.

7. 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.

8. Koordynator uwzględni również dodatkowe wytyczne ustanowione **na całym świecie lub** w skali Unii ~~lub na całym świecie~~ 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 wytyczne nie mają wpływu na niezależny status koordynatora, są zgodne z prawem Unii, mają na celu bardziej efektywne wykorzystanie przepustowości portów lotniczych, ~~zostały uprzednio zgłoszone Komisji i zatwierdzone przez nią~~. ~~Lokalne wytyczne mogą dotyczyć wyłącznie~~ **Zasady lokalne dotyczą przydzielania i** monitorowania wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie ~~zmiany definicji serii czasów na start lub lądowanie w celu ograniczenia jej do mniej niż 10 czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do zimowego sezonu lotniczego lub mniej niż 15 czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do letniego sezonu lotniczego, ale w żadnym przypadku do mniej niż pięciu czasów na start lub lądowanie~~. Skrócenie długości serii czasów na start lub lądowanie stosuje się wyłącznie w portach lotniczych, w których popyt na usługi lotnicze podlega dużym wahaniom sezonowym.

Zasady te mogą być stosowane tylko w przypadkach, gdy można wykazać, że dany port lotniczy osiąga alarmujący poziom zagęszczenia ruchu i że w związku z tym poprawa efektywności lub przepustowości może być osiągnięta poprzez lokalnie stosowane przepisy. Takie przepisy lokalne są przejrzyste i niedyskryminujące, uzgadniane w Komitecie koordynacyjnym, o którym mowa w art. 8 ust. 3. [Popr. 88]

9. 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 po rozdysponowaniu między wnioskujących przewoźników oraz czasy na start lub lądowanie dostępne w krótkim terminie.

Artykuł 10

Historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie

-1. Przydziały czasu na start lub lądowanie są niematerialnymi dobrami użyteczności publicznej, z których korzysta się na warunkach ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu. Dlatego przydzielane są przez koordynatorów portów lotniczych przy maksymalnej przejrzystości, w interesie państw członkowskich, pasażerów, zarządców portów lotniczych i przewoźników lotniczych. [Popr. 89]

1. Serie czasów na start lub lądowanie są przydzielane **przez koordynatora zgodnie z kryteriami jak największej przejrzystości i uczciwości** z puli czasów na start lub lądowanie wnioskującym przewoźnikom jako pozwolenie na użycie infrastruktury portu lotniczego do celów lądowania lub startu w sezonie lotniczym, którego dotyczył wniosek, po upływie którego zostają one zwrócone do puli czasów na start lub lądowanie, jak określono zgodnie z przepisami art. 9. [Popr. 51]

Środa, 12 grudnia 2012 r.

2. Bez uszczerbku dla przepisów art. 7, ~~12, 13 i 17~~, **i 12** zainteresowanemu przewoźnikowi lotniczemu przyznaje się **historyczne** pierwszeństwo przy przyznawaniu tej samej serii na następny równoważny sezon lotniczy, jeżeli przedmiotowy przewoźnik lotniczy przedstawił odpowiedni wniosek w terminie, o którym mowa w art. 7 ust. 1, jeżeli spełnione są następujące warunki: **[Popr. 52]**

- a) serie czasów na start lub lądowanie zostały wykorzystane przez tego przewoźnika lotniczego ~~w celu przeprowadzenia regularnych i planowanych nieregularnych przewozów lotniczych~~, oraz **[Popr. 53]**
- b) 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 ~~85%~~ **80%** czasu podczas sezonu lotniczego, na który zostały przydzielone. **[Popr. 54]**

2a. Nieregularny transport lotniczy przyczynia się do regionalnej spójności i konkurencyjności. W przypadku gdy przewoźnicy lotniczy regularnie korzystali z przydziałów czasu na start i lądowanie w odniesieniu do takich przewozów w porcie lotniczym objętym zakresem niniejszego rozporządzenia, nawet jeżeli przydziały te nie zawsze dotyczyły tych samych tras, priorytetowo traktuje się wnioski o dalsze korzystanie z takich przydziałów. **[Popr. 55]**

3. Zmiana terminu serii czasów na start lub lądowanie przed przydziałem pozostałych czasów na start lub lądowanie z puli określonej w art. 9 innym wnioskującym przewoźnikom lotniczym może zostać zaakceptowana tylko ze względów operacyjnych jak np. zmiany w zakresie typu wykorzystywanego statku powietrznego lub trasy obsługiwanej przez przewoźnika lotniczego, **lub w przypadku serii czasów na start lub lądowanie przyznanych nowym podmiotom określonym w art. 2, jeśli termin czasów na start lub lądowanie takich wnioskujących przewoźników lotniczych okazałby się korzystniejszy niż termin czasów na start i lądowanie, o który początkowo wnioskowali.** Staje się ona skuteczna dopiero po zatwierdzeniu przez koordynatora. **[Popr. 56]**

4. 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 pod warunkiem, że pozostałe czasy na start lub lądowanie przydzielone temu przewoźnikowi lotniczemu stanowią serię w rozumieniu art. 2 pkt 13.

~~Przydziały czasu na start lub lądowanie przypadające w dni ustawowo wolne od pracy włączane są do serii na następny sezon bez konieczności uzasadniania ich niewykorzystania.~~ **[Popr. 57]**

5. Jeżeli ~~85%~~ **80%** wykorzystania serii czasów na start lub lądowanie nie może zostać wykazane nie przyznaje się pierwszeństwa **historycznego** określonego w ust. 2, chyba że niewykorzystanie może zostać uzasadnione na podstawie jednego z następujących powodów: **[Popr. 58]**

- a) nieprzewidziane i nieuniknione przypadki poza kontrolą przewoźnika lotniczego prowadzące do:
 - (i) zakazu lotów określonego rodzaju statków powietrznych zwykle używanych do danych przewozów lotniczych,
 - (ii) całkowitego lub częściowego zamknięcia portu lotniczego lub przestrzeni powietrznej,
 - (iii) poważnych zakłóceń operacji w danym porcie lotniczym, w tym tych serii czasów na start lub lądowanie w innym porcie lotniczym ~~Unii~~ odnoszących się do tras, które zostały dotknięte tymi zakłóceniami, podczas znacznej części danego sezonu lotniczego; **[Popr. 59]**
- b) przerwa w przewozach lotniczych z powodu działań zmierzających do zakłócenia tych przewozów, np. w przypadku strajku, które praktycznie lub technicznie uniemożliwiają przewoźnikowi lotniczemu prowadzenie działalności w sposób planowany;
- c) poważne straty finansowe dotyczące danego ~~unijnego~~ przewoźnika lotniczego, wraz z przyznaniem, w rezultacie, tymczasowej licencji przez organy przyznające licencje do czasu reorganizacji finansowej przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008; **[Popr. 60]**
- d) postępowanie sądowe dotyczące stosowania art. 12 niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do tras w przypadku gdy został nałożony obowiązek świadczenia usługi publicznej zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w wyniku czego tymczasowo zawieszono obsługę tych tras.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Zakazu wykonywania przewozów w Unii, wydanego na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiającego wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ nie można przyjąć, jako uzasadnienia niewykorzystania serii czasów na start lub lądowanie w rozumieniu niniejszego ustępu.

6. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja bada stosowanie ust. 5 przez koordynatora portu lotniczego objętego zakresem niniejszego rozporządzenia.

Komisja podejmuje decyzję w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z procedurą określoną w art. 16 ust. 2.

7. Jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w ust. 2 lit. a) i b) Komisja, **w porozumieniu z różnymi partnerami**, może mimo to podjąć decyzję o ~~przyznaniu~~ **utrzymaniu** w następnym sezonie lotniczym ~~przewoźnikom lotniczym pierwszeństwa przy przydzielaniu~~ **pierwszeństwa historycznego dla przewoźników lotniczych w odniesieniu do przydzielenia im** tych samych serii, jeżeli z uwagi na niezmiernie pilny charakter sprawy, związany z nadzwyczajnymi okolicznościami, wymagana jest spójność środków zastosowanych w tych portach lotniczych. **W terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku przez dane państwo członkowskie lub dany port lotniczy** Komisja przyjmuje niezbędne środki, których okres stosowania nie przekracza jednego sezonu lotniczego. Komisja przyjmuje te akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16 ust. 3. **Środki przyjmowane przez Komisję mogą być zróżnicowane w zależności od państwa członkowskiego, portu lotniczego lub rodzaju usług lotniczych, których dotyczą te nadzwyczajne okoliczności.** [Popr. 61]

8. Pierwszeństwo do serii czasów na start lub lądowanie określone w ust. 2 niniejszego artykułu nie daje podstawy do roszczeń odszkodowawczych w odniesieniu jakichkolwiek limitów, ograniczeń lub zniesienia tego pierwszeństwa zastosowanych na podstawie prawa Unii, w szczególności w zastosowaniu postanowień Traktatu odnoszących się do transportu lotniczego.

Artykuł 11

Rezerwacja przydziałów czasu na start lub lądowanie

1. ~~Organ zarządzający portu lotniczego może podjąć decyzję o stosowaniu systemu opłat lotniskowych w celu zniechęcania przewoźników do późnego zwracania przydziałów czasu na start lub lądowanie do puli, o której mowa w art. 9, i pociąganiu ich do odpowiedzialności w związku z rezerwowaniem infrastruktury portu lotniczego bez wykorzystywania jej. Przestrzega się przy tym następujących zasad:~~

- a) ~~przed podjęciem decyzji przestrzega się procedury określonej w art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE⁽²⁾. Zasięga się również opinii koordynatora. W odniesieniu do koordynowanych portów lotniczych nieobjętych zakresem stosowania art. 1 ust. 2 dyrektywy 2009/12/WE, organ zarządzający portu lotniczego zasięga opinii komitetu koordynacyjnego i koordynatora;~~
- b) ~~decyzja ta nie wpływa na niedyskryminacyjny i przejrzysty charakter procesu przydzielania czasu na start lub lądowanie i systemu opłat lotniskowych;~~
- c) ~~decyzja ta nie zniechęca do podejmowania działalności ani do rozwijania usług przez przewoźników lotniczych i ogranicza się do pokrycia kosztów ponoszonych przez port lotniczy z tytułu zarezerwowania przepustowości lotniska odpowiadającej przydziałom czasu na start lub lądowanie, które nie zostały wykorzystane;~~
- d) ~~nie pociąga się do odpowiedzialności w związku z zarezerwowaniem infrastruktury portu lotniczego bez wykorzystania jej w odniesieniu do czasów, które zostały przydzielone, ale które zwrócono do puli do dnia 31 stycznia na następny letni sezon lotniczy, lub do dnia 31 sierpnia na następny zimowy sezon lotniczy, czasów na start lub lądowanie przypadających w dni ustawowo wolne od pracy, które zwrócono do puli w tych samych terminach oraz czasów, których niewykorzystanie można uzasadnić na podstawie art. 10 ust. 5;~~
- e) ~~koordynatora, zainteresowane strony i Komisję powiadamia się o tej decyzji co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem odnośnego sezonu lotniczego.~~

2. ~~Koordynator dostarcza organowi zarządzającemu portu lotniczego wszelkie informacje umożliwiające wdrożenie decyzji, o której mowa w ust. 1.~~ [Popr. 62]

⁽¹⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.

⁽²⁾ Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Artykuł 12

Obowiązek świadczenia usługi publicznej

1. W przypadku nałożenia na trasę obowiązku świadczenia usługi publicznej zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, państwo członkowskie ~~może zarezerwować~~ **rezerwuje** 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 z obowiązkiem świadczenia usługi 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. 16 ust. 10, art. 17 ust. 3-7 i art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, czasy na start lub lądowanie zostają albo zarezerwowane dla innej trasy z zastrzeżeniem obowiązku świadczenia usługi publicznej albo zwrócone do puli. **Przydziały czasu na start lub lądowanie zwraca się do puli, jeżeli nie zostały wykorzystane po upływie maksymalnego okresu 6 miesięcy. Jeżeli trasa nie spełnia już wymogu dla rezerwacji przydziału czasu na start lub lądowanie wynikającej z obowiązku świadczenia usługi publicznej, przydziały czasu na start lub lądowanie rezerwuje się dla innej trasy podlegającej obowiązkowi świadczenia usługi publicznej albo pozostawia się u przewoźnika lotniczego, który korzystał z nich, jeżeli dla danych serii spełniono wymóg określony w art. 10 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.** [Popr. 63]

2. Procedura przetargowa ustanowiona w art. 16 ust. 9, art. 17 ust. 3, art. 17 ust. 7 i art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 jest stosowana w odniesieniu do wykorzystania czasów na start lub lądowanie określonych w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli więcej niż jeden przewoźnik lotniczy Unii jest zainteresowany obsługiwaniem trasy i nie jest w stanie uzyskać czasów na start lub lądowanie od koordynatora w przedziale czasowym jednej godziny przed lub po wnioskowanym terminie.

MOBILNOŚĆ CZASÓW NA START LUB LĄDOWANIE

Artykuł 13

Przeniesienia lub wymiana czasów na start lub lądowanie

1. Przydziały czasu na start lub lądowanie mogą być:
 - a) przenoszone przez przewoźnika lotniczego **lub między przewoźnikami lotniczymi w ramach konsorcjum** z jednej trasy lub rodzaju usługi na inną trasę lub rodzaj usługi obsługiwane przez tego samego przewoźnika lotniczego;
 - b) przenoszone między dwoma przewoźnikami lotniczymi w zamian za opłatę pieniężną lub inne wynagrodzenie lub bez rekompensaty;
 - c) wymieniane, jeden za jeden, między przewoźnikami lotniczymi w zamian za opłatę pieniężną lub inne wynagrodzenie lub bez rekompensaty. **Czasów na start lub lądowanie przydzielonych przewoźnikom lotniczym na sezon lotniczy nie wolno przenosić ani wymieniać dla kompensacji lub zysku pieniężnego do końca co najmniej jednego równoważnego sezonu lotniczego.**
2. ~~Państwo członkowskie~~ **Koordinator** tworzy przejrzyste ramy umożliwiające kontakty między przewoźnikami lotniczymi zainteresowanymi przekazaniem lub wymianą przydziałów czasu na start lub lądowanie zgodnie z prawem Unii.

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

- a) operacje w porcie lotniczym nie zostałyby zakłócone, biorąc pod uwagę wszystkie ograniczenia techniczne, operacyjne, efektywności i środowiskowe;
- (aa) nie ucierpią połączenia między regionalnymi portami lotniczymi a dużymi portami lotniczymi ani dostęp do niekoordynowanych portów lotniczych;**

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- b) limity nałożone zgodnie z art. 12 są przestrzegane;
- c) przeniesienie czasów na start lub lądowanie nie wchodzi w zakres ust. 3 niniejszego artykułu.

Odnosnie do przeniesień lub wymian, o których mowa w ust. 1 lit. b) i c) przewoźnicy lotniczy dostarczają koordynatorowi szczegółowe informacje dotyczące ewentualnej opłaty pieniężnej lub innego wynagrodzenia. Szczegółowe informacje dotyczące wynagrodzenia w zamian za przeniesienie lub wymianę **są załączone do sprawozdania z działalności, o którym mowa w art. 6 ust. 1**, są ~~publne~~ koordynator ujawnia je na żądanie wyłącznie państwu członkowskiemu, w którym położony jest dany port lotniczy, ~~lub Komisji~~ **i wszystkim stronom zaangażowanym w finansowanie koordynatora**. Przeniesienia lub wymiany nie ~~mogą podlegać~~ **podlegają restrykcyjnym** warunkom, których celem byłoby ograniczenie przewoźnikowi lotniczemu, który chce uzyskać przydziały czasu na start lub lądowanie, możliwości stworzenia konkurencji dla przewoźnika lotniczego, który przekazuje lub wymienia przydziały czasu na start lub lądowanie.

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

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

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

Państwa członkowskie mogą przyjąć środki w celu przeznaczenia części dochodów pochodzących z handlu przydziałami czasu na start lub lądowanie na fundusz w celu pokrycia kosztów związanych z rozwojem infrastruktury portów lotniczych i na optymalizację odnośnych usług. W celu zapewnienia pełnej przejrzystości fundusz taki ustanawia i zatwierdza niezależny organ nadzoru, o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych⁽¹⁾. Zarządzanie funduszem musi w każdej chwili odbywać się z poszanowaniem zasad rozdzielności księgowej, w sposób zapewniający określenie zasobów pieniężnych, które mają zostać przydzielone poszczególnym portom lotniczym w ramach zasobów funduszu. Dochody pochodzące z handlu przydziałami czasu na start lub lądowanie w jednym porcie lotniczym mogą być ponownie zainwestowane w tym samym porcie lotniczym. [Popr. 64]

Artykuł 14

Przepisy dotyczące prawa konkurencji

Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na uprawnienia organów publicznych do zatwierdzania przeniesienia czasów na start lub lądowanie między przewoźnikami lotniczymi oraz do kierowania sposobem ich przydzielania zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi konkurencji lub z art. 101, 102 lub 106 Traktatu lub rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw)⁽²⁾.

AKTY DELEGOWANE I KOMITET

Artykuł 15

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.

⁽¹⁾ Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11.

⁽²⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

2. Uprawnienia do ~~przyjęcia~~ **przyjmowania** aktów delegowanych, o których mowa w art. 3 ust. 3 i art. 5 ust. 2, ~~powierza~~ **przekazuje** się Komisji na ~~czas nieokreślony~~ **okres pięciu lat** od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu 5 lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.** [Popr. 65]

3. Delegowanie uprawnień, o którym mowa w art. 3 ust. 3 i art. 5 ust. 2, może zostać w każdej chwili odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonego w tej decyzji. Decyzja ta staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

5. Akty delegowane, o których mowa w art. 3 ust. 3 wchodzi w życie wyłącznie jeżeli ani Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2 miesięcy od przekazania takiego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeżeli 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 16

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku, w którym opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w związku z jego art. 5.

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

PRZEPISY WYKONAWCZE

Artykuł 17

Zgodność między przydziałami czasu na start lub lądowanie a planami lotów

1. Przedstawiając plan lotu, przewoźnik lotniczy uwzględni w nim odesłanie do przydzielonego czasu na start lub lądowanie. **Po zasięgnięciu opinii danego przewoźnika lotniczego i organu zarządzającego portem lotniczym** menedżer sieci ~~odrzuca~~ **może odrzucić** plan lotu przewoźnika lotniczego, jeżeli ten 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. Jeżeli podmioty zajmujące się komercyjnymi usługami lotniczymi muszą prowadzić operacje poza przedziałem czasowym przewidzianym w przydziale czasu na start lub lądowanie i opóźnienie nie jest spowodowane przez służby żeglugi powietrznej, uważa się, że nie dysponują przydziałem czasu na start lub lądowanie. [Popr. 66, 77 i 90/rev]

2. Zainteresowane państwo członkowskie przyjmuje przepisy niezbędne do wymiany informacji między koordynatorem, menedżerem sieci, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i organem zarządzającym portem lotniczym.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Artykuł 18

Stosowanie

1. 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 danego sezonu lotniczego. Organy odpowiedzialne za wydawanie licencji regularnie dostarczają koordynatorowi aktualnych informacji i odpowiadają na jego pytania w odpowiednim terminie.

2. Przewoźnicy lotniczy, którzy wielokrotnie **i celowo**, lub **przedsiębiorstwa lotnictwa cywilnego/lotnictwa komercyjnego, które 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, **a przez to wyrządzają szkodę portowi lotniczemu lub w funkcjonowaniu ruchu lotniczego**, tracą pierwszeństwo **historyczne** określone w art. 10 ust. 2. Koordynator może podjąć decyzję o pozbawieniu takiego przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałego czasu sezonu lotniczego i umieszczenia ich w puli po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego i po udzieleniu jednego ostrzeżenia. Jeżeli **wówczas** przewoźnik lotniczy wnosi o równoważne przydziały czasu na start lub lądowanie, koordynator nie ma obowiązku mu ich przydzielić. [Popr. 67]

Zainteresowane państwo członkowskie zapewnia, aby koordynator stworzył skuteczny system nadzorowania stosowania niniejszego ustępu.

3. Państwa członkowskie ~~dopilnowują aby istniały i były stosowane skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje~~ **wdrażają system skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar** w przypadku

- ~~wielokrotnego lub celowego wykonywania przewozów lotniczych~~ **przewoźników lotniczych lub przedsiębiorstw lotnictwa cywilnego/lotnictwa komercyjnego, które celowo wykonują przewozy lotnicze** bez odpowiadających im przydziałów czasu na start lub lądowanie lub w terminach znacznie różniących się od przydzielonych czasów na start;
- lądowanie lub wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału;
- ~~zwrotu przydziałów czasu na start lub lądowanie po dniu 31 stycznia na następny sezon letni, lub po dniu 31 sierpnia na następny sezon zimowy, lub zatrzymania przydziałów czasu, które nie zostały wykorzystane; sankcje powinny uwzględniać możliwość odwołania się do mechanizmu określonego w art. 11;~~
- odmowy dostarczenia koordynatorowi lub organizatorowi rozkładów informacji określonych w art. 7 i 13 lub dostarczenia fałszywych lub błędnych informacji.

O zastosowaniu tych sankcji należy odpowiednio poinformować koordynatora. **Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tym jaki system sankcji wprowadziły na mocy niniejszego ustępu.** [Popr. 68]

3a. **Państwa członkowskie zapewniają również, aby organ zarządzający koordynowanego portu lotniczego ustanawiał i stosował skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary finansowe w przypadku zwrotu przydziałów po uzgodnionych historycznych datach bazowych na odpowiednio następny sezon letni lub zimowy lub zatrzymania niewykorzystanych przydziałów czasu, w celu zniechęcania przewoźników do późnego zwracania przydziałów czasu na start lub lądowanie do puli, o której mowa w art. 9, i pociąganiu ich do odpowiedzialności w związku z rezerwowaniem infrastruktury portu lotniczego bez wykorzystywania jej. W związku z tym przestrzega się następujących zasad:**

- a) **przed nałożeniem kar w rozumieniu niniejszego ustępu przeprowadza się procedurę określoną w art. 6 dyrektywy 2009/12/WE. Zasięga się również opinii koordynatora. W odniesieniu do koordynowanych portów lotniczych nieobjętych zakresem stosowania art. 1 ust. 2 dyrektywy 2009/12/WE, organ zarządzający portu lotniczego zasięga opinii komitetu koordynacyjnego i koordynatora;**
- b) **kary te nie wpływają na niedyskryminacyjny i przejrzysty charakter procesu przydzielania czasu na start lub lądowanie i systemu opłat lotniskowych;**

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- c) kary te nie zniechęcają do podejmowania działalności ani do rozwijania usług przez przewoźników lotniczych;
- d) przewoźników lotniczych nie pociąga się do odpowiedzialności w związku z zarezerwowaniem infrastruktury portu lotniczego bez wykorzystania jej:
- w odniesieniu do czasów na start lub lądowanie, które zostały przydzielone, ale które zwrócono do puli do dnia 31 stycznia na następny letni sezon lotniczy lub do dnia 31 sierpnia na następny zimowy sezon lotniczy,
 - w odniesieniu do czasów na start lub lądowanie przypadających w dni ustawowo wolne od pracy, które zwrócono do puli do dnia 31 stycznia na następny letni sezon lotniczy lub do dnia 31 sierpnia na następny zimowy sezon lotniczy, oraz
 - w odniesieniu do czasów na start lub lądowanie, których niewykorzystanie można uzasadnić w oparciu o art. 10 ust. 5;
- e) koordynatora, zainteresowane strony i Komisję powiadamia się o tych karach co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem odnośnego sezonu lotniczego;
- f) system kar jest neutralny pod względem dochodów dla organu zarządzającego portu lotniczego i ma na celu jedynie poprawę skuteczności przydzielania czasu na start lub lądowanie.

Koordinator dostarcza organowi zarządzającemu portu lotniczego wszystkie informacje niezbędne do wdrożenia niniejszego ustępu.

Państwa członkowskie ustanawiają te kary najpóźniej w ciągu jednego roku po przyjęciu niniejszego rozporządzenia. Powiadamiają odpowiednio Komisję, która ocenia skuteczność danych kar. W razie stwierdzenia potencjalnego naruszenia ust. 2 lub 3, za sprawą monitoringu przydziałów lub w inny sposób, nawiązuje się pisemny kontakt z danym przewoźnikiem lotniczym i podaje szczegółowe dane zarzucanego naruszenia oraz żąda się informacji o danej usłudze lub danym przydziale czasu. Jeżeli konieczne jest nałożenie kary finansowej, stosuje się ją do każdego pojedynczego naruszenia popełnionego przez przewoźnika lotniczego, który nie zastosował się do ust. 2 lub 3, a zainteresowane państwo członkowskie ustala uprzednio jej wartość minimalną. Wielokrotne naruszenia mogą spowodować nałożenie szeregu sankcji finansowych i skutkować np. podwojeniem kary finansowej za każde kolejne naruszenie. O nałożeniu kar powiadamia się odpowiednio koordynatora. Koordynator publikuje decyzje o nałożeniu kar finansowych. [Popr. 69]

4. Nie naruszając przepisów art. 10 ust. 5, jeżeli przewoźnik lotniczy nie może osiągnąć 85% **80 %** wskaźnika wykorzystania, jak określono w art. 10 ust. 2, koordynator może podjąć decyzję o pozbawieniu tego przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałego czasu sezonu lotniczego i umieszczenia ich w puli po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego. [Popr. 70]

Nie naruszając przepisów art. 10 ust. 5, jeżeli po przydzielonym terminie odpowiadającym 15% **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 sezonu lotniczego po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego. Jeżeli przewoźnik nie wykazuje zamiaru wykorzystywania serii czasów na start lub lądowanie, koordynator może podjąć decyzję o wycofaniu serii przed upływem terminu odpowiadającego 15% **20 %** okresu jej ważności. [Popr. 71]

Artykuł 19

Skargi i prawa do odwołania się

1. Bez uszczerbku dla praw do odwoływania się na mocy prawa krajowego, skargi dotyczące stosowania art. 7 ust. 2, art. 9, 10, 13 i 17 oraz art. 18 ust. 1, 2, 3 i 4 składane są do komitetu koordynacyjnego. Komitet, w terminie jednego miesiąca od złożenia skargi, rozpatruje sprawę i, jeżeli jest to możliwe, przedstawia koordynatorowi propozycje mające na celu podjęcie próby rozwiązania problemu. Jeżeli skarga nie może zostać załatwiona, odpowiedzialne państwo członkowskie może, w terminie następnych dwóch miesięcy, zapewnić mediację organizacji reprezentatywnych przewoźników lotniczych, portów lotniczych lub innej strony trzeciej. [Popr. 72]

2. Państwa członkowskie podejmują właściwe środki, zgodnie z 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.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Artykuł 20

Stosunki z państwami trzecimi

1. Komisja może, zgodnie z procedurą określoną w art. 16 ust. 2, podjąć decyzję, że państwo członkowskie lub państwa członkowskie podejmą środki, w tym wycofają przydziały czasu na start lub lądowanie, w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych z tego państwa trzeciego w celu zapobieżenia dyskryminacyjnemu zachowaniu danego państwa trzeciego, w każdym przypadku gdy wydaje się, że państwo trzecie, w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych:
 - a) nie przyznaje przewoźnikom lotniczym Unii traktowania porównywalnego z traktowaniem przyznanym przez niniejsze rozporządzenie przewoźnikom lotniczym z tego państwa; lub
 - b) de facto nie przyznaje przewoźnikom lotniczym Unii traktowania narodowego; lub
 - c) przyznaje przewoźnikom lotniczym z innych państw trzecich bardziej korzystne traktowanie niż przewoźnikom lotniczym Unii.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich poważnych trudnościach, prawnych lub faktycznych, napotykanym przez przewoźników lotniczych Unii w uzyskiwaniu przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych w państwach trzecich.

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 21

Sprawozdanie i współpraca

1. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia najpóźniej ~~cztery~~ **trzy** lata po jego wejściu w życie. Sprawozdanie obejmuje w szczególności funkcjonowanie art. 9, 10, 11 i 13. [**Popr. 73**]
- 1a. Komisja monitoruje wtórne rynki przydziałów czasu na start lub lądowanie w oparciu o dane uzyskane od koordynatorów oraz przedstawia sprawozdania na temat odpowiednich tendencji, w tym dotyczących połączeń regionalnych i wewnątrzunijnych w swojej rocznej analizie rynków transportu lotniczego. [Popr. 74]**
2. Państwa członkowskie i Komisja współpracują w stosowaniu niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do zbierania informacji niezbędnych do opracowania sprawozdania wspomnianego w ust. 1.

Artykuł 22

Uchylenie

Rozporządzenie (EWG) nr 95/93 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II.

Artykuł 23

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego sezonu lotniczego rozpoczynającego się po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Środa, 12 grudnia 2012 r.

ZAŁĄCZNIK I

Uchylone rozporządzenie oraz wykaz jego kolejnych zmian

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93	(Dz.U.L 14 z 22.1.1993, s. 1)
Rozporządzenie (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady	(Dz.U.L 142 z 31.5.2002, s. 3)
Rozporządzenie (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady	(Dz.U.L 221 z 4.9.2003, s. 1)
Rozporządzenie (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady	(Dz.U.L 138 z 30.4.2004, s. 50)
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 894/2009	(Dz.U.L 167 z 29.6.2009, s. 24)

ZAŁĄCZNIK II

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (EWG) nr 95/93	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1 ust. 1 i 2	Artykuł 1 ust. 1 i 2
Artykuł 1 ust. 3	—
Artykuł 2 lit. a)	Artykuł 2 pkt 1
Artykuł 2 lit. b)	Artykuł 2 pkt 2
Artykuł 2 lit. c)	—
Artykuł 2 lit. d)	Artykuł 2 pkt 3
Artykuł 2 lit. e)	Artykuł 2 pkt 4
Artykuł 2 lit. f) ppkt (i)	Artykuł 2 pkt 5
Artykuł 2 lit. f) ppkt (ii)	Artykuł 2 pkt 6
—	Artykuł 2 pkt 7
—	Artykuł 2 pkt 8
—	—
Artykuł 2 lit. g)	Artykuł 2 pkt 11
Artykuł 2 lit. h)	—
Artykuł 2 lit. i)	Artykuł 2 pkt. 10
Artykuł 2 lit. j)	Artykuł 2 pkt. 12
Artykuł 2 lit. k)	Artykuł 2 pkt 13
Artykuł 2 lit. l)	Artykuł 2 pkt 14
Artykuł 2 lit. m)	Artykuł 2 pkt 15
—	Artykuł 2 pkt 16
—	Artykuł 2 pkt 17
—	Artykuł 2 pkt 18
—	Artykuł 2 pkt 19
—	Artykuł 2 pkt 20

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Rozporządzenie (EWG) nr 95/93	Niniejsze rozporządzenie
—	Artykuł 2 pkt 21
Artykuł 3 ust. 1	Artykuł 3 ust. 1
Artykuł 3 ust. 2	Artykuł 3 ust. 2
Artykuł 3 ust. 3	Artykuł 3 ust. 3
Artykuł 3 ust. 4	Artykuł 3 ust. 4
—	Artykuł 3 ust. 5
Artykuł 3 ust. 5	Artykuł 3 ust. 6
Artykuł 3 ust. 6	Artykuł 3 ust. 7
Artykuł 3 ust. 7	Artykuł 3 ust. 8
—	Artykuł 3 ust. 9
—	Artykuł 3 ust. 10
Artykuł 4 ust. 1	Artykuł 5 ust. 1
—	Artykuł 5 ust. 2
Artykuł 4 ust. 2 lit. a)	Artykuł 5 ust. 3 lit. a)
Artykuł 4 ust. 2 lit. b) zdanie pierwsze	Artykuł 5 ust. 3 lit. b)
—	Artykuł 5 ust. 3 lit. b) ppkt (i)
—	Artykuł 5 ust. 3 lit. b) ppkt (ii)
Artykuł 4 ust. 2 lit. b) zdanie drugie	Artykuł 5 ust. 2 lit. c)
Artykuł 4 ust. 2 lit. c)	Artykuł 5 ust. 3 lit. d)
—	Artykuł 5 ust. 3 akapit drugi
Artykuł 4 ust. 3	Artykuł 5 ust. 4
Artykuł 4 ust. 4	Artykuł 5 ust. 5
Artykuł 4 ust. 5	Artykuł 5 ust. 6
Artykuł 4 ust. 6	Artykuł 5 ust. 7
Artykuł 4 ust. 7	Artykuł 5 ust. 7 i art. 6 ust. 1 akapit pierwszy
—	Artykuł 6 ust. 1 akapit drugi
—	Artykuł 6 ust. 2
Artykuł 4 ust. 8	Artykuł 6 ust. 3
—	Artykuł 6 ust. 4
Artykuł 4 ust. 9	—
Artykuł 4 ust. 10	Artykuł 6 ust. 5
Artykuł 5 ust. 1, akapit pierwszy	Artykuł 8 ust. 1, akapit pierwszy
Artykuł 5 ust. 1 lit. a)	Artykuł 8 ust. 1 akapit drugi lit. a) ppkt. (i) – (vii)
—	Artykuł 8 ust. 1 akapit drugi lit. a) ppkt (viii)
Artykuł 5 ust. 1 lit. b)	Artykuł 8 ust. 1 lit. c)

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Rozporządzenie (EWG) nr 95/93	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 5 ust. 2	Artykuł 8 ust. 2
Artykuł 5 ust. 3	Artykuł 8 ust. 3
Artykuł 6 ust. 1	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 6 ust. 2	Artykuł 4 ust. 5
Artykuł 6 ust. 3	Artykuł 4 ust. 2
—	Artykuł 4 ust. 3
Artykuł 6 ust. 1 <i>in fine</i>	Artykuł 4 ust. 4
Artykuł 7	Artykuł 7
Artykuł 8 ust. 1	Artykuł 10 ust. 1
Artykuł 8 ust. 2, akapit pierwszy, zdanie wprowadzające	Artykuł 10 ust. 2, zdanie wprowadzające
Artykuł 8 ust. 2 akapit pierwszy tiret pierwsze i drugie	Artykuł 10 ust. 2 lit. a) i b)
Artykuł 8 ust. 2 akapit drugi	—
Artykuł 8 ust. 3	Artykuł 9 ust. 3
Artykuł 8 ust. 4	Artykuł 10 ust. 5
Artykuł 8 ust. 5	Artykuł 9 ust. 8, akapit pierwszy
—	Artykuł 9 ust. 8 akapit drugi
Artykuł 8 ust. 6	Artykuł 9 ust. 7
Artykuł 8 ust. 7	Artykuł 9 ust. 9
—	Artykuł 11
Artykuł 8a	Artykuł 13
Artykuł 8a ust. 1	Artykuł 13 ust. 1
—	Artykuł 13 ust. 2, akapit pierwszy
Artykuł 8a ust. 2	Artykuł 13 ust. 2 akapit drugi
—	Artykuł 13 ust. 2 akapit trzeci
Artykuł 8a ust. 3	Artykuł 13 ust. 3 akapity pierwszy, drugi i trzeci
	Artykuł 13 ust. 3 akapity czwarty
Art. 8b zdanie pierwsze	Artykuł 10 ust. 7
Art. 8b zdanie drugie	Artykuł 14
Art. 8b zdanie trzecie	—
Artykuł 9	Artykuł 12
Artykuł 10 ust. 1	Artykuł 9 ust. 1
Artykuł 10 ust. 2	—
Artykuł 10 ust. 3	Artykuł 10 ust. 4
Artykuł 10 ust. 4 lit. a) zdanie wprowadzające i lit. a) tiret pierwsze, drugie i trzecie	Artykuł 10 ust. 5 akapit pierwszy lit. a) ppkt (i), (ii) oraz (iii)
Artykuł 10 ust. 4 lit. b), c) i d)	Artykuł 10 ust. 5 akapit pierwszy lit. b), c) i d)

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Rozporządzenie (EWG) nr 95/93	Niniejsze rozporządzenie
—	Art. 10 ust. 5 akapit drugi
Artykuł 10 ust. 5	Artykuł 10 ust. 7
—	Artykuł 10 ust. 6
Artykuł 10 ust. 6	Artykuł 9 ust. 3
Artykuł 10 ust. 7	Artykuł 9 ust. 4
Artykuł 10 ust. 8	Artykuł 9 ust. 5
Artykuł 10 ust. 9	Artykuł 9 ust. 6
Artykuł 10a	—
Artykuł 11	Artykuł 19
Artykuł 12	Artykuł 20
Artykuł 13 ust. 1 i 2	Artykuł 16 ust. 1 i 2
—	Artykuł 16 ust. 3
Artykuł 13 ust. 3	Artykuł 16 ust. 4
Artykuł 13 ust. 4	—
—	Artykuł 15
Artykuł 14 ust. 1	Artykuł 17 ust. 1
—	Artykuł 17 ust. 2
Artykuł 14 ust. 2	Artykuł 18 ust. 1
Artykuł 14 ust. 3	—
Artykuł 14 ust. 4	Artykuł 18 ust. 2
Artykuł 14 ust. 5	Artykuł 18 ust. 3
	Artykuł 18 ust. 3a
Artykuł 14 ust. 6 lit. a) i b):	Artykuł 18 ust. 4 akapit pierwszy i drugi
Artykuł 14a ust. 1	Artykuł 21 ust. 1
	Artykuł 21 ust. 1a
Artykuł 14a ust. 2	Artykuł 21 ust. 2
—	Artykuł 22
Artykuł 15	Artykuł 23
—	Załącznik I
—	Załącznik II