



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.12.2011
KOM(2011) 827 wersja ostateczna

2011/0391 (COD)

Pakiet w sprawie portów lotniczych

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach
lotniczych Unii Europejskiej**

(Wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEK(2011) 1443 wersja ostateczna}

{SEK(2011) 1444 wersja ostateczna}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. *Podstawowe informacje*

1. W portach lotniczych, w których zapotrzebowanie przewoźników lotniczych na przydział czasu na start lub lądowanie przekracza przepustowość portu lotniczego, stosuje się mechanizmy przydzielania przedziałów czasu na start lub lądowanie, w celu określenia zbioru zasad, których należy przy tym przestrzegać. Dla przewoźnika lotniczego uzyskanie przydziału czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym oznacza, że w określonym momencie może on korzystać z całej infrastruktury koniecznej do obsługi danego lotu (pasów startowych, dróg kołowania, stanowisk postojowych i terminali w przypadku lotów pasażerskich). W zależności od cech portu lotniczego przydzielanie czasu na start lub lądowanie może być konieczne w określonych godzinach dnia lub podczas określonych okresów intensywnego ruchu. Celem jest zagwarantowanie, że dostęp do przeciążonych portów lotniczych jest organizowany na podstawie sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie, aby umożliwić optymalne wykorzystywanie przepustowości portów lotniczych i zapewnić uczciwe warunki konkurencji.
2. W 1993 r. Wspólnota Europejska przyjęła 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 (zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie”), do którego w 2004 r. wprowadzono wiele istotnych zmian. Lotnictwo cywilne jest z definicji działalnością o zasięgu światowym, podlega jednak lokalnym przepisom; dlatego należy zwrócić uwagę, że przydzielanie czasu na start lub lądowanie przebiega różnie w różnych regionach świata. W Europie rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie opiera się na wytycznych międzynarodowych opracowanych przez Stowarzyszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA).
3. Najważniejsze elementy obowiązującego systemu przydzielania czasu na start lub lądowanie można podsumować następująco: jeżeli dogłębna analiza przepustowości danego portu lotniczego wykaże, że jego przepustowość jest w dużym stopniu niewystarczająca¹, państwo członkowskie jest zobowiązane do wyznaczenia tego portu lotniczego jako koordynowanego portu lotniczego. Następnie państwo członkowskie wyznacza koordynatora tego portu lotniczego. Odpowiada on za przydzielanie czasu na start lub lądowanie i jest zobowiązany do działania w sposób niezależny, neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty.
4. Czas na start lub lądowanie przydziela się na letni sezon lotniczy lub na zimowy sezon lotniczy. Jeżeli przewoźnik lotniczy wykorzystywał serię czasów na start lub

¹ Porty lotnicze, w których ryzyko przeciążenia dotyczy tylko niektórych okresów, uznane zostaną za porty lotnicze z organizacją rozkładów. W tych portach lotniczych procedura będzie opierać się na dobrowolnej współpracy między przewoźnikami lotniczymi. Powołany zostanie organizator rozkładów, którego zadaniem będzie ułatwienie pracy przewoźnikom lotniczym.

lądowanie² przez przynajmniej 80 % czasu w danym sezonie lotniczym, ma prawo zachować tę samą serię przydziałów czasu na start lub lądowanie w następnym równoważnym sezonie („historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie”, „prawa nabyte”, „zasada 80-20”). Jeśli ten próg nie został osiągnięty, przydziały czasu na start lub lądowanie umieszcza się w puli czasów na start lub lądowanie w celu ich rozdzielania. Pierwszeństwo przy przyznawaniu 50 % tych przydziałów czasu na start lub lądowanie mają nowe podmioty³.

5. Obecnie całkowicie koordynowanych jest 89 portów lotniczych położonych w państwach, w których stosuje się rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie (Europejski Obszar Gospodarczy i Szwajcaria). 62 z tych portów lotniczych koordynowane są przez cały rok, a 27 sezonowo. W niektórych spośród tych portów lotniczych, jak np. London Heathrow i Paris Orly, zapotrzebowanie zdecydowanie przekracza przepustowość przez cały rok, w innych przepustowość jest niewystarczająca w niektórych okresach szczytowego natężenia ruchu. W 18 państwach członkowskich jest co najmniej jeden koordynowany port lotniczy – muszą one zatem wyznaczyć koordynatora.

1.2. Podstawa i cele wniosku

6. Wdrożenie rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie znacznie poprawiło sytuację w zakresie przydzielania czasu na start lub lądowanie w przeciążonych portach lotniczych Europy pod względem neutralności i przejrzystości procedury, przyczyniło się też w dużym stopniu do stworzenia wewnętrznego rynku lotniczego. Rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie wprowadzono w czasach, gdy europejski rynek transportu lotniczego był jeszcze zdominowany przez kilku historycznych przewoźników narodowych. Obecnie jednak konkurencja jest o wiele większa. Od 1992 r. liczba połączeń wewnątrzunijnych wzrosła ponad dwukrotnie, a liczba lotów długodystansowych z europejskich portów lotniczych wzrosła o 150 %. W 1992 r. tylko 93 połączenia w Europie były obsługiwane przez więcej niż dwóch przewoźników lotniczych. W 2010 r. było 479 takich połączeń. Można zastanawiać się, czy taki postęp byłby możliwy bez systemu gwarantującego, że w przeciążonych portach lotniczych czas na start lub lądowanie jest przydzielany w sposób wolny od wszelkich nieuzasadnionych nacisków ze strony władz publicznych, przewoźników narodowych czy portów lotniczych.
7. Jak podkreślają Eurocontrol i Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych – Europa⁴, jednym z najważniejszych wyzwań, które stoją przed Europą, jest przeciążenie portów lotniczych. Zgodnie z długoterminowymi prognozami, opublikowanymi

² Zgodnie z art. 2 lit. k) rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie „seria czasów na start lub lądowanie” oznacza przynajmniej pięć czasów na start lub lądowanie, o które ubiega się dany podmiot w odniesieniu do tego samego czasu tego samego dnia tygodnia regularnie w tym samym okresie rozkładowym i przyznanych w ten sposób lub, jeżeli nie jest to możliwe, przyznanych mniej więcej w tym samym czasie;

³ Zgodnie z art. 2 lit. b) rozporządzenia w sprawie przydziału czasów na start lub lądowanie nowy podmiot to przewoźnik lotniczy, którego czas obecności w porcie lotniczym jest ograniczony.

⁴ *Airport Council International Europe* (www.aci-europe.org).

przez Eurocontrol w grudniu 2010 r.⁵, nawet przy uwzględnieniu przewidzianych już dziś ulepszeń infrastruktury, w 2030 r. co najmniej 10 % zapotrzebowania transportu lotniczego nie zostanie zaspokojone z powodu niewystarczającej przepustowości. Ponadto ocena skutków załączona do niniejszego wniosku wykazuje, że sytuacja w najbardziej przeciążonych portach lotniczych Unii prawdopodobnie nie ulegnie poprawie mimo realizacji planów zwiększania przepustowości⁶.

8. Wobec braku przepustowości najważniejszych portów lotniczych i jego skutków dla mobilności obywateli Europy, najwłaściwszym rozwiązaniem wydaje się budowa nowych pasów startowych i infrastruktury portów lotniczych. Niemniej wpływ infrastruktury na środowisko i na zagospodarowanie przestrzeni jest przedmiotem coraz większej troski. Co więcej, obecny kryzys finansowy potwierdza znaczenie długoterminowej równowagi budżetowej. Aby zaradzić przeciążeniu portów lotniczych należy znaleźć rozwiązania bardziej skuteczne i oszczędniejsze niż rozbudowa infrastruktury materialnej.
9. Oczywiście jest, że mechanizm przydzielania czasu na start lub lądowanie nie stworzy dodatkowej przepustowości. Ponadto przydzielanie czasu na start lub lądowanie nie może rozwiązać wielu problemów wynikających z braku przepustowości; np. jak zapewnić odpowiednie połączenia lotnicze do regionów Europy z portów lotniczych o ograniczonej przepustowości, czy też jak poprawić połączenia między przeciążonymi węzłami lotniczymi a wszystkimi regionami świata? Dalsza rozbudowa systemów przydzielania czasu na start lub lądowanie nigdy nie wystarczy, aby sprostać potrzebom w tym zakresie. Systemy te mogą jednak stanowić skuteczny instrument zarządzania ograniczoną przepustowością.
10. W związku z tym konieczny jest przegląd rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie w celu określenia, w jakim stopniu można je udoskonalic, aby dostosować przepustowość do zapotrzebowania wszystkich sektorów transportu lotniczego (loty długodystansowe, połączenia regionalne, transport ładunków itd.). W białej księdze dotyczącej transportu z marca 2011 r. doceniono znaczenie przydzielania czasu na start lub lądowanie dla utworzenia zintegrowanego i sprawnie działającego rynku w perspektywie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu; ta biała księga stanowi element inicjatywy przewodniej „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, zainicjowanej w ramach strategii „Europa 2020”. W związku z tym Komisja przykładą dużą wagę do wprowadzenia mechanizmów rynkowych do zarządzania wykorzystywaniem przydziałów czasu na start lub lądowanie: zapewniając podmiotom rynkowym (przewoźnikom lotniczym) zachęty i korzyści, które mogą korzystnie wpływać na ich zachowania, ograniczona dostępna przepustowość może być wykorzystywana przez tych, którzy są w stanie wykorzystać ją najlepiej z ekonomicznego punktu widzenia. W ten sposób ograniczona dostępna przepustowość mogłaby być wykorzystywana w sposób bardziej racjonalny bez rozbudowy istniejącej infrastruktury materialnej.

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>.

Liczby uwzględnione w sprawozdaniu Eurocontrol dotyczą wyłącznie ruchu samolotów IFR (przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów).

⁶ Zob. tabela 1 Prognoza przeciążenia portów lotniczych w ocenie skutków załączonej do niniejszego wniosku, s. 17.

[COM(2011) 144]. Jest ona również częścią „pakietu dotyczącego portów lotniczych”, uznanego w programie prac Komisji na 2011 r. [COM (2010) 623] za inicjatywę strategiczną do wykorzystania potencjału wzrostu jednolitego rynku.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

16. Po wstępnych konsultacjach z zainteresowanymi stronami, które przeprowadzono w 2007 r., oraz po przyjęciu komunikatów z 2007 r. (COM(2007) 704) i 2008 r. (COM(2008) 227), we wrześniu 2010 r. Komisja przeprowadziła internetowe konsultacje publiczne na szeroką skalę w celu dokonania oceny funkcjonowania rozporządzenia w owym czasie oraz zachęcenia zainteresowanych stron do wypowiedzi w oparciu o szczegółowy wykaz środków, których wdrożenie proponowano w ramach zmiany rozporządzenia. Drugie spotkanie wyjaśniające z zainteresowanymi stronami miało miejsce dnia 29 listopada 2010 r.; uczestniczyło w nim 16 państw członkowskich oraz przedstawiciele różnych zainteresowanych stron.
17. Podsumowanie wyników konsultacji opublikowano na stronie internetowej Komisji⁸. Ogólnie rzecz biorąc przewoźnicy są zadowoleni z funkcjonowania rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie w obowiązującym brzmieniu; w związku z tym większość respondentów z tej grupy nie życzy sobie żadnych zmian. To, że system przydzielania czasu na start lub lądowanie faktycznie reguluje dostęp do niektórych najbardziej obleganych portów lotniczych na świecie tłumaczy drażliwość tej kwestii, w szczególności z punktu widzenia przewoźników lotniczych. Wielu przewoźników lotniczych podkreślało, że ważny problem stanowi niewystarczająca przepustowość portów lotniczych, której nie rozwiązałaby zmiana rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.
18. Porty lotnicze i stowarzyszenia portów lotniczych w większym stopniu dostrzegają konieczność zmiany, a co za tym idzie są bardziej skłonne uznać przydatność proponowanych w konsultacjach rozwiązań. Dotyczy to również, choć w mniejszym stopniu, koordynatorów przydziałów czasu na start i lądowanie. Rozbieżność stanowisk państw członkowskich i pośród pozostałych respondentów dotyczy większej liczby kwestii, mimo, że ogólnie rzecz biorąc zainteresowane strony popierają zmianę rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.

2.2. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

19. Stałe monitorowanie stosowania rozporządzenia przez Komisję uzupełniono licznymi analizami zewnętrznymi, których wyniki są dostępne na stronie internetowej Komisji⁹. W 2010 r. Komisja w szczególności podjęła decyzję o

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Podsumowanie można znaleźć w pkt 8 oceny dotyczącej opcji zmiany rozporządzenia w sprawie przydziałów czasu na start lub lądowanie (Steer Davies Gleave, 2011).

⁹ Dla przykładu można podać: *National Economic Research Associates (NERA), Study to assess the effects of different slot allocation schemes*, 2004 r. i Mott MacDonald, *Study on the impact of the*

przeprowadzeniu pogłębionej oceny sytuacji w okresie 2006-2010¹⁰. Zgodnie z wnioskami przedmiotowej oceny kilka problemów utrudnia obecnie skuteczne wykorzystywanie przepustowości portów lotniczych w Europie.

2.3. Ocena skutków

20. Ocena skutków przedstawia ogólny obraz poszczególnych rozpatrywanych rozwiązań. Treść trzech przedstawionych pakietów środków można podsumować jak opisano poniżej.
21. Pierwszy pakiet obejmuje środki zmierzające do poprawy efektywności przydziału i wykorzystania czasów na start lub lądowanie, bez zmieniania administracyjnego charakteru systemu. Obecny system zostałby pod wieloma względami udoskonalony, ale nie wprowadzono by żadnego mechanizmu rynkowego. Z powodu ograniczonego zakresu tego pakietu można by oczekiwać jedynie niewielkich korzyści: zwiększenia liczby obsługiwanych pasażerów o średnio 0,4 % rocznie.
22. Drugi pakiet zawiera środki przewidziane w pierwszym pakiecie uzupełnione o różne elementy, w tym mechanizmy rynkowe (wyraźnie przewiduje możliwość stworzenia rynku wtórnego przydziałów czasu na start lub lądowanie w całej UE). Zawiera również kilka propozycji sprzyjających konkurencji, jak przegląd zasady dotyczącej nowych podmiotów i określenie nieco bardziej rygorystycznych kryteriów przyznawania pierwszeństwa przy przydzielaniu czasu na start lub lądowanie na następny sezon („prawa nabyte”). Przewiduje się, że w odniesieniu do okresu 2012-2025 pakiet ten powinien umożliwić zwiększenie liczby obsługiwanych pasażerów o średnio 1,6 % rocznie (tj. o 23,8 mln), korzyści gospodarce netto wysokości 5,3 mld EUR oraz znaczący wzrost zatrudnienia (do 62 tys. dodatkowych etatów w pełnym wymiarze godzin).
23. Pakiet ten może mieć negatywny wpływ na środowisko, gdyż wzrost liczby połączeń lotniczych doprowadziłby do wzrostu emisji CO₂. Jednak zważywszy, że od 2012 r. emisje CO₂ związane z transportem lotniczym będą uwzględniane w ogólnym systemie handlu uprawnieniami do emisji, ten komplet środków nie powinien prowadzić do wzrostu całkowitego poziomu emisji CO₂. Ponieważ polega on, między innymi, na wykorzystywaniu dostępnej przepustowości, w większym stopniu pozwoliłby uniknąć negatywnego wpływu na środowisko związanego ze zwiększeniem przepustowości.
24. Trzeci pakiet obejmuje wszystkie elementy drugiego, a dodatkowo w większym stopniu rozwija mechanizm rynkowy polegający na wycofaniu praw nabytych lub historycznych przydziałów czasu na start lub lądowanie i ich sprzedaż na aukcji. Pakiet ten pozwoliłby zwiększyć liczbę użytkowników transportu lotniczego o 1,9-2 % co odpowiadałoby zwiększeniu liczby pasażerów o 27,3-28,7 mln rocznie. Jednak ponieważ chodzi tu o nowatorskie rozwiązania, ich przewidywany pozytywny wpływ należy rozważać w kontekście ryzyka znacznego wzrostu kosztów dla przewoźników lotniczych spowodowanego zakłóceniem ich rozkładów lotów i sposobu funkcjonowania w systemie gwiazdowym, w oparciu o szeroki wachlarz

introduction of secondary trading at Community airports, 2006 r. Wszystkie wymienione badania przedstawiono na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰

Zob. analiza Steer Davies Gleave, o której mowa w przypisie na s. 8.

przydziałów czasu na start lub lądowanie w przeciążonych portach lotniczych. W związku z tym, korzyści gospodarcze z tego pakietu byłyby skromniejsze, czyli 2,8-5 mld EUR.

25. Uwzględniając ocenę poszczególnych pakietów środków w oparciu o kryteria efektywności, skuteczności i spójności, zaleca się wdrożenie drugiego pakietu, gdyż korzyści z jego wdrożenia znacznie przewyższą koszty, jakie za sobą pociągnie.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Krótki opis proponowanych działań

3.1.1. Wprowadzenie możliwości wykorzystywania wtórnego rynku przydziałów czasu na start lub lądowanie i zwiększenie konkurencji

26. W celu propagowania większej mobilności przydziałów czasu na start lub lądowanie wniosek wyraźnie zezwala przedsiębiorstwom na sprzedaż i zakup przydziałów czasu na start lub lądowanie. Zwiększenie mobilności przydziałów czasu na start lub lądowanie umożliwi przewoźnikom lotniczym dostosowanie swojej oferty do potrzeb planowania. Rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie umożliwi już wymianę przydziałów czasu na start lub lądowanie między przewoźnikami lotniczymi. W licznych przypadkach chodzi o wymianę wolnego przydziału czasu na start lub lądowanie w pożądanym momencie dnia w zamian za nieatrakcyjny przydział czasu start lub lądowanie, czyli przydział czasu późnym wieczorem lub na początku popołudnia, który nie jest bardzo przydatny. Po dokonaniu transakcji nieatrakcyjny przydział czasu, którego wartość polegała wyłącznie na umożliwieniu wymiany, zwracany jest do puli czasów. Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem *transfery* przydziałów czasu start lub lądowanie są dopuszczane jedynie w niewielkiej liczbie przypadków.
27. Obowiązująca zasada dotycząca nowych podmiotów, przyznająca pierwszeństwo przewoźnikom lotniczym dysponującym tylko niewielką liczbą przydziałów czasu na start lub lądowanie w danym koordynowanym porcie lotniczym, nie dała oczekiwanych rezultatów. Najczęściej silny konkurent, który rozpoczyna działalność w określonym porcie lotniczym, aby móc konkurować z dominującym przewoźnikiem tego portu lotniczego (najczęściej przewoźnikiem narodowym) musi zebrać komplet atrakcyjnych przydziałów czasu na start lub lądowanie. Zgodnie z obowiązującymi zasadami, przewoźnicy lotniczy szybko przestają spełniać kryteria definiujące nowy podmiot w danym porcie lotniczym, nawet jeśli dysponują niewielką liczbą przydziałów czasu na start lub lądowanie. Dlatego wniosek zawiera propozycję rozszerzenia definicji nowego podmiotu, aby ułatwić rozwój poważnych konkurentów i ograniczyć segmentację programów eksploatacji, która ma miejsce kiedy przydziały czasu na start lub lądowanie są rozdzielane między większą liczbę przedsiębiorstw, niebędących w stanie wykorzystywać ich w sposób stanowiący w dłuższej perspektywie konkurencję dla dominujących przewoźników.

3.1.2. *Zwiększenie przejrzystości procedury przydzielania czasu na start lub lądowanie i niezależności koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie*

28. Wniosek zawiera wiele przepisów, których celem jest zagwarantowanie wystarczającego stopnia przejrzystości przebiegu procedury przydzielania czasu na start lub lądowanie. Jest to ważne nie tylko dla przedsiębiorstw, które wykorzystują przydziały czasu na start lub lądowanie ale też dla organów publicznych, które pełnią funkcje regulacyjne. Jest to jeszcze ważniejsze w systemie, w którym dopuszczony jest wtórny obrót.
29. Wniosek umożliwi określenie bardziej rygorystycznych kryteriów niezależności koordynatorów od wszystkich zainteresowanych stron. Zaleca on również zacieśnienie współpracy między koordynatorami, początkowo poprzez realizację wspólnych projektów, dotyczących np. opracowania wspólnych programów komputerowych do przyznawania przydziałów czasu na start lub lądowanie, a nawet przejmowanie działań koordynacyjnych portów lotniczych położonych w różnych państwach członkowskich. W zależności od dokonanych postępów Komisja mogłaby w późniejszym terminie zaproponować powołanie koordynatora europejskiego, odpowiedzialnego za przyznawanie przydziałów czasu na start lub lądowanie we wszystkich portach lotniczych Unii.

3.1.3. *Włączenie systemu przydzielania czasu na start lub lądowanie do reformy zarządzania europejskim ruchem lotniczym (jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej)*

30. Przedmiotem wniosku jest w szczególności wsparcie udoskonalania zarządzania siecią transportu lotniczego na poziomie europejskim poprzez włączenie europejskiego zarządcy sieci do procedury przydzielania czasu na start lub lądowanie. W ten sposób Komisja może wystąpić o przeprowadzenie oceny przepustowości portu lotniczego, w przypadku gdy zarządca sieci uzna to za niezbędne do zagwarantowania spójności z programem eksploatacji portu lotniczego (jak przewidziano w rozporządzeniu w sprawie utworzenia funkcji zarządcy sieci). Przedmiotową ocenę przepustowości należałoby przeprowadzić zgodnie z normami zatwierdzonymi na poziomie europejskim. Ponadto jeżeli menedżer sieci uzna, że nie w pełni uwzględnia się funkcjonalne potrzeby europejskiej sieci, Komisja będzie mogła przedstawić zainteresowanemu państwu członkowskiemu zalecenia w zakresie oceny przepustowości. Celem tych zaleceń będzie umożliwienie państwu członkowskiemu uwzględnienie zmian europejskiej sieci i lepsze zrozumienie wpływu oceny przepustowości portów lotniczych na całą sieć, np. w zakresie opóźnień.
31. We wniosku wprowadzono również nową kategorię portu lotniczego: „port lotniczy będący częścią sieci”. Porty lotnicze tej kategorii nie są koordynowane, ale uważa się je za ważne, gdyż w przypadku zakłóceń funkcjonowania sieci mogłyby stanowić podstawę rozwiązań zastępczych. W związku z tym w wniosek przewiduje, że koordynatorzy będą gromadzić informacje o działalności w tych portach lotniczych.

3.1.4. Zmiana „zasady 80-20” i definicji serii czasów na start lub lądowanie oraz korzystanie z systemu opłat lotniskowych w celu zniechęcania do późnego zwracania przydziałów czasu na start lub lądowanie do puli czasów

32. Aby doprowadzić do optymalnego wykorzystywania istniejącej przepustowości, wniosek wprowadza pewne zmiany w kryteriach dotyczących wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie przy przyznawaniu praw nabytych. Aby przewoźnik lotniczy uzyskał pierwszeństwo do przydziału czasu na start lub lądowanie w następnym równoważnym sezonie lotniczym będzie musiał wykorzystać w co najmniej 85 % przyznanej serii czasów na start lub lądowanie (zamiast 80 % jak obecnie).
33. Oprócz tego, minimalną długość serii (tj. minimalną liczbę przydziałów czasu na start lub lądowanie w danym tygodniu, wymaganą do przyznania pierwszeństwa podczas przydzielania ich na następny równoważny sezon lotniczy) zwiększono z 5 do 15 w odniesieniu do letniego sezonu lotniczego, a do 10 w odniesieniu do zimowego sezonu lotniczego. Zwiększenie długości serii przydziałów czasu na start lub lądowanie ograniczy segmentację struktury przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym, ponieważ stosowanie krótkich serii sprzyja uzyskiwaniu praw nabytych, które mogą utrudniać innym przewoźnikom lotniczym obsługę dłuższych serii. W celu uwzględnienia właściwości regionalnych portów lotniczych przewidziano wyjątki w odniesieniu do niektórych rodzajów ruchu (czarterów).
34. Aby zagwarantować, że przydziały czasu na start lub lądowanie zarezerwowane przed rozpoczęciem sezonu lotniczego są faktycznie wykorzystywane zgodnie z programem danego przewoźnika lotniczego, we wniosku upoważniono porty lotnicze do stosowania systemu opłat lotniskowych w celu zniechęcania przewoźników do późnego zwracania przydziałów czasu na start lub lądowanie do puli czasów. Rezerwowanie przepustowości portu lotniczego bez wykorzystywania jej pociąga za sobą koszt, który obecnie obciąża aktywnych przewoźników lotniczych. Wniosek zachęca organ zarządzający portu lotniczego do wprowadzenia systemu opłat w celu zniechęcania do zachowań prowadzących do obniżenia efektywności wykorzystania przepustowości portu lotniczego.

3.2. Przepisy, które pozostają niezmienione

35. Następujące przepisy dotychczasowego tekstu rozporządzenia pozostają bez większych zmian: art. 2 lit. a), art. 2 lit. b) ppkt (i), art. 2 lit. e), g), k), l), o) i p), art. 3 ust. 1, 2, 4 i 6, art. 4 ust. 1 akapit drugi, art. 4 ust. 5, art. 5 ust. 3 lit. a) i d), art. 5 ust. 4, 5 i 6, art. 6 ust. 3 lit. a), b) i c), art. 8 ust. 1 lit. a) ppkt (i), (ii), (iii) i (v), art. 8 ust. 1 lit. c), art. 9 ust. 3, 6, 7 i 9, art. 10 ust. 1, art. 10 ust. 5 lit. a) ppkt (i) i (iii), art. 10 ust. 5 lit. c) i d), art. 10 ust. 6, art. 12, art. 13 ust. 2 akapit drugi lit. b) i c), art. 13 ust. 3 akapit pierwszy i drugi, art. 16 ust. 1 i 5, art. 19, art. 21 ust. 2 i art. 21 ust. 2.

3.3. Podstawa prawna

Artykuł 91 TFUE.

3.4. Zasada pomocniczości

36. Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile niniejszy wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii. Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w sposób zadowalający poprzez działania państw członkowskich z wymienionych dalej powodów. Ujednolicenie warunków dostępu do przeciążonych portów lotniczych UE jest nadal konieczne, aby uniknąć sytuacji, gdy rozbieżności między praktykami krajowymi prowadziłyby do powstawania przeszkód na rynku transportu lotniczego. Dlatego właśnie problemy związane z dostępem do przeciążonych portów lotniczych wymagają rozwiązania na poziomie europejskim.
37. Cel polegający na doprowadzeniu do funkcjonowania wewnętrznego rynku lotniczego poprzez zmniejszanie przeszkód w handlu wewnątrzunijnym powstających w związku z różnicami między normami krajowymi lub praktyką w poszczególnych państwach nie mógłby zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie. W związku z powyższym, zgodnie z zasadą pomocniczości oraz ze względu na rozmiary i skutki przedmiotowej kwestii, konieczna jest interwencja na poziomie UE.
38. Europejskie zasady w dziedzinie przyznawania czasu na start lub lądowanie są istotnym uzupełnieniem europejskiego prawodawstwa, które stanowi podwaliny wewnętrznego rynku lotniczego. Sprawiedliwy, przejrzysty i niedyskryminacyjny system rozdzielania przepustowości w portach lotniczych, w których zapotrzebowanie przekracza dostępną przepustowość, jest więc konieczny aby urzeczywistnić swobodę świadczenia usług wewnątrzunijnych przewozów lotniczych przez europejskich przewoźników lotniczych, zgodnie z obowiązującym prawodawstwem UE.
39. W związku z powyższym niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości.

3.5. Zasada proporcjonalności

40. Dodatkowe obciążenia dla podmiotów gospodarczych, koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie i organów krajowych ograniczają się do niezbędnych do zagwarantowania niedyskryminacyjnej procedury przydzielania czasu na start lub lądowanie i optymalnego rozdziału ograniczonej przepustowości w najbardziej przeciążonych portach lotniczych Europy.

3.6. Wybór instrumentów

41. Proponowany instrument: rozporządzenie.
42. Instrument prawny powinien mieć zastosowanie powszechne. Zawiera on serię zobowiązań mających bezpośrednie zastosowanie do koordynatorów portów lotniczych, przewoźników lotniczych oraz do jednostek zarządzających portami lotniczymi i przestrzenią powietrzną w Europie oraz na poziomie Komisji. Najwłaściwszym instrumentem prawnym jest zatem rozporządzenie, gdyż inne rozwiązania nie umożliwiłyby realizacji zamierzonych celów.

4. WPLYW NA BUDŻET

43. Wniosek nie ma wpływu na budżet UE.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

5.1. Uproszczenie

44. Niniejszy wniosek upraszcza prawodawstwo gdyż przekształca rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, celem połączenia w jednym instrumencie zmian wprowadzonych do tego rozporządzenia oraz zmian określonych w obecnym wniosku.

5.2. Uchylenie obowiązującego prawodawstwa

45. Przyjęcie niniejszego wniosku doprowadzi do uchylenia obowiązującego rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.

5.3. Europejski Obszar Gospodarczy

46. Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i z tego względu powinien objąć także Europejski Obszar Gospodarczy.

↓ 95/93 (dostosowany)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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 ~~ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą~~ 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-Społecznego¹¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

↓ nowy

- (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 Wspólnoty¹³ zostało kilkakrotnie znacząco zmienione¹⁴. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, rozporządzenie to należy przekształcić.

¹¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹³ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

¹⁴ Zob. załącznik I.

- (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.
-

↓ 95/93 motyw 1 (dostosowany)

- (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 we Wspólnocie Unii.
-

↓ nowy

- (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, 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 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.

- (5) Konieczne jest zatem wprowadzenie zmian w systemie przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii.
-

↓ 95/93 motyw 2 (dostosowany)

- (6) Przydzielanie czasu na start lub lądowanie na przeciążonych portach lotniczych powinno nadal być oparte na neutralnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych regułach.

↓ nowy

- (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 komunikacie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie stosowania rozporządzenia (EWG) nr 95/93 dotyczącego wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty¹⁵ 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.

↓ 95/93 motyw 6
⇒ nowy

- (9) Przejrzystość informacji jest istotnym elementem zapewnienia obiektywnej procedury przydzielania czasu na start lub lądowanie. ⇒ Konieczne jest zwiększenie przejrzystości informacji i uwzględnienie postępu technologicznego. ⇐

↓ 95/93 motyw 10 (dostosowany)
⇒ nowy

- (10) ☒ Należy ustanowić ☒ przepisy umożliwiające nowym podmiotom wejście na rynek Wspólnoty ☒ Unii ☒ . ⇒ Doświadczenie wskazuje, że obowiązująca definicja nowego podmiotu nie umożliwia skutecznego propagowania konkurencji, należy zatem odpowiednio ją 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 z tytułu bycia nowym podmiotem w celu ponownego ubiegania się o status nowego podmiotu. ⇐

¹⁵ COM(2008) 227.

↓ nowy

- (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.

↓ 95/93 motyw 12 (dostosowany)

- (12) ~~jest~~ ☒ Należy ☒ również ~~niezbędne unikanie~~ ☒ unikać ☒ sytuacji, w których z powodu braku dostępnego czasu na start lub lądowanie korzyści z liberalizacji są nierówno rozłożone, a konkurencja jest zakłócona.

↓ nowy

- (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 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.

- (14) Należy zapewnić większą zgodność między planami lotu a przydziałami czasu na start lub lądowanie w celu lepszego wykorzystywania przepustowości portu lotniczego i poprawy punktualności lotów.

↓ 95/93 motyw 5 (dostosowany)

⇒ nowy

- (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. 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, należy zobowiązać dane państwo członkowskie do udostępniania koordynatorowi zasobów potrzebnych do wykonywania powierzonych mu zadań. ⇐

↓ nowy

- (16) Należy wprowadzić dodatkowe obowiązki dla przewoźników lotniczych w zakresie dostarczania informacji koordynatorowi. Należy określić dodatkowe sankcje w przypadku zaniedbania dostarczenia informacji lub dostarczenia fałszywych lub błędnych informacji. W odniesieniu do portów lotniczych objętych siecią przewoźnicy lotniczy powinni mieć obowiązek dostarczania planów lotów i innych istotnych informacji wymaganych przez koordynatora lub organizatora rozkładów.
- (17) Unia powinna ułatwiać współpracę między koordynatorami a organizatorami rozkładów, aby umożliwić im wymianę dobrych praktyk, w celu doprowadzenia – w późniejszym terminie – do powołania koordynatora europejskiego.
-

↓95/93 motyw 4 (dostosowany)

- (18) ~~w pewnych warunkach w celu ułatwienia działań~~ ~~pożądane jest, aby państwo członkowskie było w stanie wyznaczyć~~ port lotniczy ☒ można wyznaczyć ☒ jako koordynowany, pod warunkiem spełnienia zasad przejrzystości, neutralności i niedyskryminacji ☒ i zgodnie z warunkami wymienionymi w niniejszym rozporządzeniu ☒.
-

↓95/93 motyw 3 (dostosowany)

⇒ nowy

- (19) ~~wymóg neutralności jest najlepiej zagwarantowany, jeżeli~~ decyzja o koordynacji portu lotniczego ~~jest~~ ☒ powinna być ☒ podejmowana przez państwo członkowskie odpowiedzialne za ten port lotniczy na podstawie obiektywnych kryteriów. ⇒ Uwzględniając postępy poczynione we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i funkcji menedżera sieci, przydatne jest ujednoczenie metod oceny przepustowości portu lotniczego i zapewnienie sprawniejszego funkcjonowania europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym. ⇐
-

↓ nowy

- (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.

↓ 95/93 motyw 7

~~Zasady regulujące istniejący system przydzielania czasu na start lub lądowanie mogą stanowić podstawę niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że ten system rozwija się harmonijnie wraz z rozwojem nowego transportu we Wspólnocie.~~

↓ nowy

- (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 historycznych przydziałów czasu na start lub lądowanie, powinno być przyznawane lub zatwierdzane przez koordynatora.

↓ 95/93 motyw 8

~~Polityka wspólnotowa ma na celu ułatwienie konkurencji oraz zachęcanie do wejścia na rynek, jak przewidziano w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych¹⁶. Cele te wymagają silnego wsparcia przewoźników, którzy zamierzają rozpocząć działalność na trasach wewnątrzwspólnotowych.~~

↓ 95/93 motyw 9

~~Istniejący system zapewnia poszanowanie praw nabytych.~~

↓ 95/93 motyw 11 (dostosowany)

⇒ nowy

- (22) Niezbędne jest ~~powstanie~~ ☒ 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 ⇐ .

¹⁶ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8.

- (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.
- (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 przydziale tych samych serii na następnym sezon lotniczy, nawet jeśli nie osiągną progę 85 %.
- (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 służbę żeglugi powietrznej.
- (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 systemu opłat lotniskowych, aby zniechęcać do tego typu zachowań. Stosując ten mechanizm, organ zarządzający portu lotniczego nie powinien jednak zniechęcać do

podejmowania działalności gospodarczej ani do rozwijania usług przez przewoźników lotniczych.

↓ 95/93 motyw 13

~~Pożądane jest jak najlepsze wykorzystanie istniejącego czasu na start lub lądowanie w celu realizacji wyżej wymienionych celów.~~

↓ 95/93 motyw 14 (dostosowany)

(27) Pożądane jest, aby państwa trzecie zapewniały przewoźnikom ~~wspólnotowym~~
 unijnym równoważne traktowanie.

↓ 95/93 motyw 15 (dostosowany)

⇒ nowy

(28) Stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia nie powinno naruszać reguł konkurencji zawartych w Traktacie, w szczególności w jego art. 101, 102 ⇒ i 106 ⇐ .

↓ 95/93 motyw 16 (dostosowany)

(29) ~~Ustalenia dotyczące lepszej współpracy w sprawie korzystania z portu lotniczego na Gibraltarze zostały uzgodnione w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we Wspólnej Deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obydwu krajów i takie ustalenia muszą jeszcze wejść w życie.~~
 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.

↓ nowy

(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.

- (31) Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, 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 Komisję¹⁷.
- (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.
- (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.

↓ 95/93 motyw 17 (dostosowany)

- (35) ~~Niniejsze rozporządzenie powinno zostać przejrane~~ Należy dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia po upływie ustalonego okresu ~~działania~~ stosowania w celu oceny jego funkcjonowania.

↓ nowy

- (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 wykraczać poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów

¹⁷ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

↓ 95/93 (dostosowany)

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

⊠ Zakres stosowania i definicje ⊠

Artykuł 1

Zakres ⊠ stosowania ⊠

↓ 793/2004 art. 1 ust. 1
(dostosowany)

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do ~~wspólnotowych~~ portów lotniczych ⊠ Unii Europejskiej ⊠ .

↓ 95/93 (dostosowany)

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.

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

Artykuł 2

Definicje

Definicje do celów niniejszego rozporządzenia:

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. a)
(dostosowany)

a1) „czas na start lub lądowanie” oznacza pozwolenie wydane przez koordynatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w celu wykorzystania pełnego zakresu infrastruktury portu lotniczego niezbędnej do świadczenia ~~usługi lotniczej~~ ⊠ przewozów lotniczych ⊠ w koordynowanym porcie lotniczym w konkretnym

terminie do celów lądowania lub startu, według przydziału dokonanego przez koordynatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

b2) „nowy podmiot” oznacza:

ia) 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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. a)
(dostosowany)
⇒ nowy

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

~~iii) przewoźnika lotniczego ubiegającego się o serię przydziałów na start lub lądowanie w porcie lotniczym w celu świadczenia ciągłej regularnej usługi pasażerskiej między tym portem lotniczym a regionalnym portem lotniczym, w przypadku gdy żaden inny przewoźnik lotniczy nie prowadzi bezpośredniej regularnej usługi pasażerskiej między tymi portami lotniczymi lub systemami portów lotniczych w danym dniu, w przypadku gdy, jeżeli wniosek przewoźnika został zaakceptowany, przewoźnik lotniczy mimo wszystko będzie posiadał mniej niż pięć przydziałów czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym na tą ciągłą usługę.~~

Przewoźnik lotniczy posiadający ⇒ wraz ze spółką dominującą, filiami własnymi lub spółką dominującą ⇐ więcej niż ⇒ 10 ⇐ 5 % całego ⇒ przydzielonego ⇐ dostępnego czasu na start lub lądowanie w danym dniu w konkretnym porcie lotniczym, ~~lub więcej niż 4 % całego czasu na start lub lądowanie w danym dniu w systemie portów lotniczych, którego część stanowi ten port lotniczy,~~ nie może być uważany za nowy podmiot w tym porcie lotniczym. ⇐

↓ nowy

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.

↓ 95/93 (dostosowany)
⇒ nowy

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

d3) ~~„regularny okres 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 ;~~

↓ 95/93 (dostosowany)

e4) ~~„wspólnotowy 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;~~

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. b)
⇒ nowy

f5) „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. ~~45, 89, 8a10~~ „11 i ~~1013~~ definicja przewoźnika lotniczego obejmuje również podmioty zajmujące się komercyjnymi usługami lotniczymi, ~~jeżeli działają zgodnie z rozkładem~~; do celów art. 7, ~~17~~ i ~~1418~~ definicja przewoźnika lotniczego obejmuje również wszystkie podmioty gospodarcze zajmujące się lotnictwem cywilnym;

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. b)
(dostosowany)

ii6) „grupa przewoźników lotniczych” oznacza dwóch lub więcej przewoźników lotniczych, którzy wspólnie świadczą wspólne usługi, operacje franczyzowe lub wspólną rezerwację miejsc do celów ~~prowadzenia~~ świadczenia konkretnych usług lotniczych;

↓ nowy

- 7) „instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej” oznacza wszelkie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w rozumieniu art. 2 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004¹⁸;
- 8) „podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej” oznacza każdy podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej w rozumieniu art. [...] rozporządzenia nr [...] (w sprawie usług obsługi naziemnej); lub każdego użytkownika portu lotniczego w rozumieniu art. [...] rozporządzenia nr [...] (w sprawie usług obsługi naziemnej), który wykonuje samoobsługę naziemną w rozumieniu art. [...] rozporządzenia 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 Rady¹⁹;

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. c)

- 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;

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. b)
(dostosowany)

- 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;

¹⁸ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

¹⁹ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

↓ 95/93

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. c)
(dostosowany)
⇒ nowy

~~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 ~~lub w ramach danego systemu portów lotniczych;~~

~~13)~~ „seria czasów na start lub lądowanie” oznacza przynajmniej ~~pięć~~ ⇒ 15 ⇐ czasów ⇐ przydzielów czasu ⇐ na start lub lądowanie, ~~o które ubiega się~~ w odniesieniu do ☒ letniego sezonu lotniczego i 10 przydzielów 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 ☒ ~~tego samego dnia tygodnia regularnie w tym samym okresie rozkładowym,~~ i przyznanych ☒ przez koordynatora ☒ w ten sposób lub, jeżeli nie jest to możliwe, przyznanych mniej więcej w tym samym czasie;

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. c)
(dostosowany)

~~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, ~~co ma pomóc w prowadzeniu ich przedsiębiorstwa~~ ☒ 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;

↓ 793/2004 art. 1 ust. 2 lit. c)
(dostosowany)
⇒ nowy

15) „parametry koordynacyjne” oznaczają wyrażenie w terminach operacyjnych całkowitej przepustowości dostępnej na przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym podczas każdego ~~okresu koordynacyjnego~~ ☒ 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;

↓ nowy

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 wszystkich warunków art. 2 pkt 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, ale o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one wyraźnie systematyczną serię;

19) „menedżer sieci” oznacza organ utworzony na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004;

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;

↓ 95/93 (dostosowany)
⇒ nowy

☒ Wyznaczanie portów lotniczych ☒

Artykuł 3

Warunki koordynacji ⇒ lub organizacji rozkładów ☒ w ☒ portu lotniczego porcie lotniczym

↓ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. a)
(dostosowany)

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

~~Państwo Członkowskie nie jest zobowiązane do wyznaczenia~~ ☒ Państwa członkowskie nie mogą wyznaczyć ☒ jakiegokolwiek portu lotniczego jako koordynowanego portu lotniczego z wyjątkiem przestrzegania przepisów ust. 3.

↓ 95/93 (dostosowany)
→₁ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. b)

2. Państwo członkowskie może jednak przewidzieć ☒ uznać ☒ każdy port lotniczy za →₁ port lotniczy z organizacją rozkładów ←, pod warunkiem że spełnione zostaną zasady przejrzystości, neutralności i niedyskryminacji.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. c)
⇒ nowy

3. Właściwe państwo członkowskie ~~zapewnia~~ 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, ~~jeżeli~~ kiedy to państwo członkowskie uznaje to za niezbędne, lub w ciągu sześciu miesięcy:

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. c)
(dostosowany)
⇒ nowy

- ii) na wniosek Komisji, w szczególności w przypadku, gdy ~~port lotniczy jest w rzeczywistości dostępny tylko dla przewoźników lotniczych, którym przydzielono czasy na start lub lądowanie, lub w przypadku gdy~~ przewoźnicy lotniczy, a w szczególności nowe podmioty napotykają poważne problemy~~y~~ 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 677/2011²⁰. ⇐

↓ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. c)

Taka analiza, ~~oparta na ogólnie uznawanych metodach,~~ ustala wszelkie braki w przepustowości, uwzględniając ograniczenia środowiskowe w danym porcie lotniczym. Analiza rozważa możliwości rozwiązania takiego problemu poprzez nową lub zmodyfikowaną infrastrukturę, zmiany operacyjne, lub wszelkie inne zmiany oraz ramy czasowe przewidziane na rozwiązanie problemów.

↓ nowy

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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. c)
⇒ nowy

Analiza zostaje uaktualniona, jeżeli powołuje się na ust. ~~56,~~ ~~lub~~ 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.

²⁰ Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. d)

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.

↓ nowy

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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. d)
(dostosowany)
⇒ nowy

~~56~~. W przypadku gdy problemy z przepustowością występują w przynajmniej jednym ~~okresie rozkładowym~~ ☒ sezonie lotniczym ☒ państwo członkowskie zapewnia, że port lotniczy zostaje wyznaczony jako koordynowany w danych okresach, tylko gdy:

- a) braki są na tyle poważnego ~~rodzaju~~, że port lotniczy nie może zapobiec znacznym opóźnieniom; oraz
- b) nie ma możliwości rozwiązania tych problemów w krótkim czasie.

~~67~~. W drodze odstępstwa od ust. ~~56~~ lit. b), państwa członkowskie mogą, w wyjątkowych okolicznościach, wyznaczyć dane porty lotnicze jako koordynowane na właściwy okres ⇨, który może być krótszy od sezonu lotniczego ⇩.

↓ nowy

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.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1 ust. 3 lit. e)

→₁ 7. ← Jeżeli przepustowość wystarczająca do spełnienia obecnych lub planowanych działań jest zapewniona →₁ koordynowany port lotniczy ←, jego wyznaczenie jako całkowicie koordynowanego zostaje zniesione.

↓ nowy

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, 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
⇒ nowy

Artykuł ~~64~~

Parametry koordynacyjne

1. W koordynowanym porcie lotniczym ⇒ lub w porcie lotniczym z organizacją rozkładów ⇐ odpowiedzialne państwo członkowskie zapewnia określenie parametrów ⇒ koordynacyjnych ⇐ w odniesieniu do przydziału czasu na start lub lądowanie 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. ⇐

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.

~~32~~. 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 ⇐ w odniesieniu do przydziału czasu na start lub lądowanie. Wszelkie odnośne dokumenty zostają udostępnione na wniosek zainteresowanych stron.

↓ nowy

3. Określenie parametrów koordynacyjnych nie może mieć wpływu na neutralność ani na niedyskryminacyjny charakter przydzielania czasu na start lub lądowanie.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
⇒ nowy

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

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

↓ 95/93 (dostosowany)

⊠ Organizacja działań w zakresie koordynacji, organizacji rozkładów i gromadzenia danych ⊠

Artykuł 45

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. a)

Organizator rozkładów oraz koordynator

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. b)
(dostosowany)
⇒ nowy

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, ~~odpowiednio~~, po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych

regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnych organizacji, ~~oraz~~ organu zarządzającego portu lotniczego oraz komitetu koordynacyjnego, w przypadku gdy taki komitet istnieje. Ten sam organizator rozkładów lub koordynator może zostać wyznaczony ~~na~~ więcej niż jednym porcie lotniczym.

↓ nowy

2. Państwa członkowskie zachęcają do ścisłej współpracy między koordynatorami i organizatorami rozkładów w celu realizacji wspólnych projektów na poziomie europejskim. W zależności od stopnia zaawansowania tych 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 dotyczące powołania koordynatora europejskiego. Wspomniane środki wykonawcze przyjmuje się 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. b)
(dostosowany)
⇒ nowy

23. Państwo członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy koordynowany ~~zapewnia gwarantuje, że:~~

- a) ~~że~~ w porcie lotniczym z organizacją rozkładów ~~z~~ organizator rozkładów działa na podstawie niniejszego rozporządzenia w sposób niezależny, neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty;
- b) ~~niezależność koordynatora~~ w koordynowanym porcie lotniczym ~~koordynator~~ ~~⇒ jest niezależny pod względem prawnym, organizacyjnym i decyzyjnym~~ ~~⇐ poprzez czynnościowe oddzielenie~~ od każdej innej zainteresowanej strony ~~⇒ danego państwa członkowskiego i organów podległych danemu państwu;~~ co oznacza, że: ~~⇐~~

↓ nowy

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;

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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. b)
(dostosowany)

- c) ~~System~~ finansowania działalności koordynatora powinien ~~być taki, aby~~ gwarantować jego niezależność ~~status koordynatora.~~
- ~~ed)~~ ~~ze~~ koordynator działa zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w sposób neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty.

↓ nowy

Finansowanie określone w lit. c) zapewniane jest przez przewoźników lotniczych, którzy prowadzą działalność w koordynowanych portach lotniczych i przez 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 dopilnowują, aby koordynator stale dysponował zasobami finansowymi, ludzkimi, technicznymi i materialnymi, koniecznymi do właściwego wykonywania powierzonych mu zadań;

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. b)
(dostosowany)

- ~~34.~~ Organizator rozkładów oraz koordynator uczestniczą w ~~takich międzynarodowych~~ konferencjach przewoźników lotniczych na szczeblu międzynarodowym, dotyczących planowania rozkładów lotów przewoźników lotniczych, ~~na jakie zezwala~~ zgodnie z prawem wspólnotowe Unii .

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. b)
(dostosowany)
⇒ nowy

- ~~45.~~ Organizator rozkładów doradza przewoźnikom lotniczym i zaleca alternatywne czasy przylotu ~~i~~ lub odlotu, jeżeli prawdopodobnie wystąpią problemy z przepustowością.
- ~~56.~~ Koordynator jest ~~wyłączną~~ jedyną osobą odpowiedzialną za przydział czasów na start lub lądowanie. Przydziela czasy na start lub lądowanie zgodnie z przepisami niniejszego

rozporządzenia i ~~zapewnia~~ ☒ dopilnowuje ☒ aby, w nagłym wypadku, czasy na start lub lądowanie mogły zostać również przydzielone poza godzinami pracy.

67. Organizator rozkładów monitoruje zgodność operacji przewoźników lotniczych z zaleconymi im rozkładami.

Koordinator monitoruje zgodność operacji przewoźników lotniczych z czasami na start lub lądowanie im przydzielonymi. Te kontrole zgodności są wykonywane we współpracy z organem zarządzającym portu lotniczego oraz z organami kontroli ruchu lotniczego i uwzględniają czas oraz inne stosowne parametry odnoszące się do danego portu lotniczego.

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. b)
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł 6

☒ **Przejrzystość działań w zakresie koordynacji i organizacji rozkładów** ☒

1. ⇒ Na zakończenie każdego sezonu lotniczego ⇐ ~~Koordinator składa na wniosek~~ ⇒ lub organizator rozkładów ⇐ ☒ składa ☒ zainteresowanym państwom członkowskim oraz Komisji ~~roczne~~ sprawozdanie z działalności ⇒ zawierające ogólny opis sytuacji w zakresie przydzielania czasu na start lub lądowanie lub organizacji rozkładów. Sprawozdanie to obejmuje, ⇐ ~~dotyczące~~ w szczególności, stosowanie ~~ac~~ ☒ art. ☒ ⇒ 9 ust. 5 oraz ⇐ art. ~~8a~~ 13 i ~~14~~ 18, jak również wszelkich skargi dotyczących stosowania art. ~~89~~ i 10 złożonych komitetowi koordynacyjnemu oraz kroków podjętych w celu ich rozwiązania ☒ ich następstwie ☒ . ⇒ Sprawozdanie zawiera również wyniki ankiety przeprowadzonej wśród zainteresowanych stron dotyczącej jakości usług świadczonych przez koordynatora. ⇐

↓ nowy

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.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. c)

→₁ ~~8.~~ Koordynator, na wniosek i w odpowiednim czasie, udostępnia nieodpłatnie do wglądu zainteresowanym stronom, w szczególności członkom lub obserwatorom komitetu koordynacyjnego, albo w formie pisemnej, albo w każdej innej łatwo dostępnej postaci, następujące informacje: ⇐

↓ nowy

3. Koordynator prowadzi i aktualizuje elektroniczną bazę danych, dostępną bezpłatnie i zawierającą następujące informacje:

↓ 95/93

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

↓ 95/93 (dostosowany)

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

↓ 95/93 (dostosowany)
⇒ nowy

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

d) pozostały dostępny czas na start lub lądowanie \Rightarrow w odniesieniu do każdego rodzaju ograniczenia uwzględnianego w parametrach koordynacyjnych. Baza danych ma umożliwiać przewoźnikom lotniczym sprawdzanie dostępności przydziałów czasu na start lub lądowanie, które odpowiadają ich wnioskom \Leftarrow ;

↓ nowy

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;

↓ 95/93
⇒ nowy

ef) wszystkie dane szczegółowe dotyczące ~~kryteriów stosowanych w odniesieniu do przydziału~~ \Rightarrow parametrów koordynacyjnych \Leftarrow .

↓ nowy

Informacje te są stale aktualizowane. Na koniec każdego sezonu 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. d)

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 4 lit. e)
(dostosowany)
⇒ nowy

~~105.~~ 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 ~~wspólnotowym~~ ☒ Unii ☒.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

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 organizatorowi rozkładów lub koordynatorowi, ~~odpowiednio,~~ wszelkie istotne informacje przez nich wymagane. ⇒ Przewoźnicy lotniczy bezzwłocznie informują organizatora rozkładów i koordynatora o wszelkich zmianach w zakresie przedmiotowych informacji. ⇐ Wszelkie istotne informacje są dostarczane w formie i w czasie określonym przez organizatora rozkładów lub koordynatora. W szczególności, przewoźnik lotniczy powiadamia koordynatora, ~~wraz z~~ ☒ w momencie składania ☒ wniosku ~~o~~ przydział, czy będzie korzystał ze statusu nowego podmiotu, zgodnie z art. 2 ~~lit. b)~~ pkt 2, w odniesieniu do wnioskowanych czasów na start lub lądowanie.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

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 ⇐ dostarczają, jeżeli wnioskuje o to koordynator, wszelkie informacje będące w jego ⊗ ich ⊗ posiadaniu na temat planowanych usług przewoźników lotniczych.

↓ nowy

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
⇒ nowy

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 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 jego swoich uwag.

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~58~~

Komitet koordynacyjny

1. ~~W koordynowanym porcie lotniczym~~ ~~o~~ odpowiedzialne państwo członkowskie ~~zapewnia,~~ ~~że powołany zostaje~~ ⊗ dopilnowuje, aby w koordynowanym porcie lotniczym powołano ⊗ komitet koordynacyjny. Ten sam komitet koordynacyjny może zostać wyznaczony ~~na~~ dla

więcej niż ~~jednym~~ portu(-e) lotniczym. Udział w tym Komitecie jest otwarty przynajmniej dla przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu(-ów) lotniczego(-ych) oraz ich reprezentatywnych organizacji, organu zarządzającego danego portu lotniczego, właściwych organów kontroli ruchu lotniczego, ~~oraz~~ przedstawicieli nieregularnego lotnictwa cywilnego regularnie korzystających z portu lotniczego ⇒, menedżera sieci, organu oceny skuteczności działania i krajowego organu nadzoru zainteresowanego państwa członkowskiego ⇐.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

Zadaniami komitetu koordynacyjnego są:

- a) składanie propozycji lub doradzanie koordynatorowi ~~lub~~ państwu członkowskiemu ~~na temat~~ ☒ 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. ~~64~~,
 - iii) metod monitorowania wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie,
 - iv) lokalnych wytycznych ~~do przydziałów czasu na start lub lądowanie lub monitorowania wykorzystania przydzielonych czasów na start lub lądowanie, uwzględniając między innymi ewentualne kwestie środowiskowe,~~ jak przewidziano w art. ~~89~~ ust. ~~58~~,
 - v) ⇒czynników, które mają wpływ na ⇐ ~~ulepszeń w~~ warunkach ~~ich~~ ruchu panujących w danym porcie lotniczym,
 - vi) poważnych problemów nowych podmiotów, jak przewidziano w art. ~~109~~ ust. ~~96~~,
 - vii) wszelkich kwestii odnoszących się do przepustowości portu lotniczego ⇒, w szczególności związanych z wdrażaniem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i funkcjonowaniem sieci ⇐ ;

↓ nowy

- 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
⇒ nowy

bc) mediacja między wszystkimi zainteresowanymi stronami w sprawie skarg dotyczących przydziału czasów na start lub lądowanie, jak przewidziano w art. ~~11~~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, częstotliwość posiedzeń, oraz używany(-e) język(-i).

Każdy członek komitetu koordynacyjnego może zaproponować lokalne wytyczne, jak przewidziano w art. ~~89~~ ust. ~~58~~. Na wniosek koordynatora, komitet koordynacyjny dyskutuje sugerowane lokalne wytyczne ~~w odniesieniu do przydziału czasów na start lub lądowanie jak również te sugerowane w celu monitorowania wykorzystania przydzielonych czasów na start lub lądowanie~~. Sprawozdanie z dyskusji w komitecie koordynacyjnym jest dostarczane zainteresowanemu państwu członkowskiemu ze wskazaniem odnośnych stanowisk przedstawionych na posiedzeniu. ⇒ Sprawozdanie to przekazuje się również organowi oceny skuteczności działania i menedżerowi sieci. ⇐

↓ 95/93 (dostosowany)

⊗ Przydzielanie czasu na start lub lądowanie ⊗

↓ 793/2004 art. 1 ust. 6
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~109~~

Pula czasów na start lub lądowanie

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

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

62. Bez uszczerbku dla przepisów art. 810 ust. 2 ⇒ i 3 ⇐ niniejszego rozporządzenia oraz bez uszczerbku dla przepisów 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 rozkładowego ☒ sezonu lotniczego ☒.

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5 (dostosowany)

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 6 (dostosowany) ⇒ nowy

74. 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 okresie rozkładowym ☒ sezonie lotniczym ☒.

85. 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 pierwszeństwa ⇐ utrzymania precedensu historycznego określonego w art. 810 ust. 2.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 6 (dostosowany) ⇒ nowy

Czasy na start lub lądowanie przydzielone jednemu przewoźnikowi lotniczemu mogą zostać wykorzystane przez innego(-ych) przewoźnika(-ów) lotniczego(-ych) uczestniczącego(-ych)

~~we wspólnej operacji~~ ⇒ 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. ~~Przewoźnicy lotniczy zaangażowani w~~ Takie wspólne operacje są zgłaszane ~~udzielają~~ koordynatorowi ~~szczegółowych informacji na temat takich operacji~~ ☒ przez przewoźników lotniczych należących do grupy ☒ ~~przed ich rozpoczęciem~~ ⇒ i nie można ich rozpocząć przed uzyskaniem jego wyraźnej zgody ⇐.

↓ nowy

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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 6

96. 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5

67. 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

58. Koordynator uwzględnia również dodatkowe ~~reguly i~~ wytyczne ustanowione ☒ w skali Unii lub ☒ na całym świecie ~~lub na terytorium Wspólnoty~~ przez branżę transportu lotniczego, jak również lokalne wytyczne zaproponowane przez komitet koordynacyjny i zatwierdzone przez państwo członkowskie lub inny właściwy organ odpowiedzialny za dany port lotniczy, pod warunkiem że takie ~~reguly i~~ wytyczne nie mają wpływu na niezależny status koordynatora, są zgodne z prawem ~~wspólnotowym i~~ ☒ Unii, ☒ mają na celu bardziej efektywne wykorzystanie przepustowości portów ~~lotniczych~~ ⇒ , zostały uprzednio zgłoszone Komisji i zatwierdzone przez nią ⇐ . ~~Reguly te są przekazywane przez dane Państwo Członkowskie do Komisji.~~

↓ nowy

Lokalne wytyczne mogą dotyczyć wyłącznie monitorowania wykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie lub 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)

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

Artykuł ~~8~~10

~~Proces~~ ☒ Historyczne ☒ przydziału czasu na start lub lądowanie

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)

1. Serie czasów na start lub lądowanie są przydzielane z puli czasów na start lub lądowanie wnioskującym przewoźnikom jako pozwolenie na użycie infrastruktury portu lotniczego do celów lądowania lub startu w ~~okresie rozkładowym~~ ☒ sezonie lotniczym ☒, ~~o który wnioskowali~~ ☒ którego dotyczył wniosek ☒, po upływie którego zostają one zwrócone do puli czasów na start lub lądowanie, jak określono zgodnie z przepisami art. ~~10~~9.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

2. Bez uszczerbku dla przepisów art. ~~7, 8a i 9, art. 10 ust. 1, 12, 13 i art. 1417, ust. 1 niniejszego artykułu nie ma zastosowania~~ ⇒ zainteresowanemu przewoźnikowi lotniczemu przyznaje się 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:

- a) serie czasów na start lub lądowanie zostały wykorzystane przez tego przewoźnika lotniczego w celu przeprowadzenia regularnych i planowanych i nieregularnych usług przewozów lotniczych, oraz
- 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 80 ⇒ 85 ⇐ % czasu podczas okresu rozkładowego sezonu lotniczego , na który zostały przydzielone.

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

~~43. 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 jeżeli terminy czasów na start lub lądowanie wnioskujących przewoźników lotniczych zostałyby polepszone w odniesieniu do terminów, o które wstępnie wnioskowali. Nie staje się to skuteczne przed wyraźnym potwierdzeniem Staje się ona skuteczna dopiero po zatwierdzeniu przez koordynatora.~~

↓ 793/2004 art. 1 ust. 6
⇒ nowy

~~34. 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 ⇐.~~

↓ nowy

~~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.~~

↓ 793/2004 art. 1 ust. 6
(dostosowany)
⇒ nowy

~~45. Jeżeli 80 ⇒ 85 ⇐ % wykorzystania serii czasów na start lub lądowanie nie może zostać wykazane ⇒ nie przyznaje się pierwszeństwa określonego w ust. 2 ⇐ wszystkie czasy na start lub lądowanie stanowiące tę serię zostają umieszczone w puli czasów na start lub lądowanie.~~

chyba że niewykorzystanie może zostać uzasadnione na podstawie jednego z następujących powodów:

- a) ~~nieprzewidzianey~~ i nieuniknione przypadki poza kontrolą przewoźnika lotniczego prowadzące do:
 - (i) zakazu lotów określonego rodzaju ~~samolotów~~ statków powietrznych zwykle używanych do ~~danej usługi~~ 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 ~~wna~~ innym ~~wspólnotowym~~ porcie lotniczym Unii odnoszących się do tras, które zostały dotknięte tymi zakłóceniami, podczas znacznej części danego ~~okresu rozkładowego~~ sezonu lotniczego
- b) przerwa w ~~serii usług~~ przewozach lotniczych z powodu działań zmierzających do zakłócenia tych ~~usług~~ przewozów , np. w przypadku strajku , które praktycznie ~~lub~~ technicznie uniemożliwiają przewoźnikowi lotniczemu prowadzenie działalności w sposób planowany;
- c) poważne straty finansowe dotyczące danego ~~wspólnotowego~~ 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;
- d) postępowanie sądowe dotyczące stosowania art. 12 w odniesieniu do tras w przypadku gdy zostały ~~nałożone~~ ~~zobowiązania z tytułu~~ obowiązek świadczenia usługi ~~użyteczności~~ publicznej zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 ~~mające skutek w tymczasowym zawieszeniu obsługi takich tras~~ w wyniku czego tymczasowo zawieszono obsługę tych tras .

↓ nowy

Zakazu wykonywania przewozów w Unii Europejskiej, wydanego na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006²¹ nie można przyjąć, jako uzasadnienia niewykorzystania serii czasów na start lub lądowanie w rozumieniu niniejszego ustępu.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 6

~~56~~. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja bada stosowanie ust. ~~45~~ przez koordynatora portu lotniczego objętego zakresem niniejszego rozporządzenia.

²¹ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.

Komisja podejmuje decyzję w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wniosku zgodnie z procedurą określoną w art. ~~13~~16 ust. 2.

↓ nowy

7. Jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w ust. 2 lit. a) i b) Komisja może mimo to podjąć decyzję o przyznaniu w następnym sezonie lotniczym przewoźnikom lotniczym pierwszeństwa przy przydzielaniu tych samych serii, jeżeli z uwagi na niezmiernie pilny charakter sprawy, związany z nadzwyczajnymi okolicznościami, wymagana jest spójność środków zastosowanych w tych portach lotniczych. 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

~~Artykuł 8b~~

~~Wyłączenie roszczeń odszkodowawczych~~

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

↓ nowy

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/WE²². Zasięga się również opinii koordynatora. W

²² Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11.

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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5 (dostosowany)

Artykuł ~~9~~12

Zobowiązania z tytułu Obowiązek świadczenia usługi ~~użyteczności~~ publicznej

1. W przypadku nałożenia ~~gdym zobowiązania z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej zostały nałożone~~ na trasę obowiązku świadczenia usługi publicznej zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, państwo członkowskie może zarezerwować w koordynowanym porcie lotniczym czasy na start lub lądowanie wymagane do operacji przewidzianych na tej trasie. Jeżeli zarezerwowane czasy na start lub lądowanie na danej trasie nie są wykorzystywane, zostają udostępnione każdemu innemu przewoźnikowi lotniczemu zainteresowanemu obsługą trasy zgodnie ~~ze zobowiązaniami z tytułu~~ obowiązkiem świadczenia usługi ~~użyteczności~~ publicznej, z zastrzeżeniem ust. 2. Jeżeli żaden inny przewoźnik nie jest zainteresowany obsługą trasy, a dane państwo członkowskie nie wydaje zaproszenia do składania ofert na mocy art. 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 ~~zobowiązań z tytułu~~ obowiązku świadczenia usługi ~~użyteczności~~ publicznej albo zwrócone do puli.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)

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 ~~powyżej~~ ☒ niniejszego artykułu ☒, jeżeli więcej niż jeden ~~wspólnotowy~~ przewoźnik lotniczy ☒ Unii ☒ jest zainteresowany obsługiwaniem trasy i nie jest w stanie uzyskać czasów na start lub lądowanie od koordynatora w ~~ciągu~~ ☒ przedziale czasowym ☒ jednej godziny przed lub po wnioskowanym terminie.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)

☒ Mobilność czasów na start lub lądowanie ☒

Artykuł ~~8a~~13

~~Mobilność~~ ☒ Przeniesienia lub wymiana ☒ czasów na start lub lądowanie

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

1. ~~Czasy~~ ☒ Przydziały czasu ☒ na start lub lądowanie mogą być:

- a) przenoszone przez przewoźnika lotniczego z jednej trasy lub rodzaju usługi na inną trasę lub rodzaj usługi obsługiwane przez tego samego przewoźnika lotniczego;
- b) ~~przenoszone;~~ ⇒ między dwoma przewoźnikami lotniczymi w zamian za opłatę pieniężną lub inne wynagrodzenie lub bez rekompensaty; ⇐
 - ~~i) między spółką dominującą a spółką zależną, oraz między spółkami zależnymi tej samej spółki dominującej;~~
 - ~~ii) jako część przejęcia kontroli nad kapitałem przewoźnika lotniczego;~~
 - ~~iii) w przypadku całkowitego lub częściowego przejęcia, jeżeli czasy na start lub lądowanie są bezpośrednio powiązane z przejmowanym przewoźnikiem lotniczym;~~
- c) wymieniane, jeden za jeden, między przewoźnikami lotniczymi ⇒ w zamian za opłatę pieniężną lub inne wynagrodzenie lub bez rekompensaty ⇐.

↓ nowy

2. Państwo członkowskie tworzy przejrzyste ramy umożliwiające kontakty między przewoźnikami lotniczymi zainteresowanymi przekazaniem lub wymianą przydziałów czasu na start lub lądowanie zgodnie z prawem Unii.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)
⇒ nowy

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

- a) operacje w porcie lotniczym nie zostałyby zakłócone, biorąc pod uwagę wszystkie ograniczenia techniczne, operacyjne , efektywności i środowiskowe;
- b) limity nałożone zgodnie z art. 912 są przestrzegane;
- c) przeniesienie czasów na start lub lądowanie nie wchodzi w zakres ust. 3 niniejszego artykułu .

↓ nowy

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 poufne i koordynator ujawnia je na żądanie wyłącznie państwu członkowskiemu, w którym położony jest dany port lotniczy, lub Komisji. Przeniesienia lub wymiany nie mogą podlegać 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5
(dostosowany)

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 ~~okresów rozkładowych~~ sezonów lotniczych , z wyjątkiem przypadku prawnego przejścia działalności upadłego przedsiębiorstwa.

Czasy na start lub lądowanie przydzielone nowemu podmiotowi, jak określono w art. 2 pkt ~~b)~~ ~~pkt (ii)~~ 2 lit. b) , nie mogą być przenoszone na inne trasy, jak przewidziano w ust. 1 lit. a)

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 5 (dostosowany) ⇒ nowy

Artykuł 14

Przepisy dotyczące prawa konkurencji

Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na uprawnienia organów publicznych do ~~wymagania~~ zatwierdzenia przeniesienia czasów na start lub lądowanie między przewoźnikami lotniczymi oraz do kierowania sposobem ich przydzielania zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi konkurencji lub z art. ~~81 lub 82~~ 101, 102 lub 106 Traktatu lub rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004²³. ~~Takie przenoszenia mogą odbywać się wyłącznie bez pieniężnej rekompensaty.~~

↓ 545/2009 art. 1 ust. 1

Artykuł 10a

~~Na użytek art. 12 ust. 2 koordynatorzy przyjmują, że w letnim sezonie rozkładowym roku 2010 przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do serii przydziałów czasu na start lub lądowanie, jakie zostały im przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na początku letniego sezonu rozkładowego roku 2009.~~

²³ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

↓ nowy

Akty delegowane i komitet

Artykuł 15

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 3 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Delegowanie uprawnień, o którym mowa w art. 3 ust. 3, może zostać w każdej chwili odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnienia 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 9
(dostosowany)

Artykuł 16

Procedura ☒ komitetowa ☒ komitetu

↓ 793/2004 art. 1 ust. 9
(dostosowany)
⇒ nowy

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

2. W przypadku ~~gdym dokonuje się odniesienia~~ ☒ odesłania ☒ do niniejszego ustępu, ~~stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej procedury wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji, uwzględniając przepisy art. 8 tej decyzji~~ ⇒ stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011²⁴ ⇐ .

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

↓ nowy

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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 9

~~34.~~ Komisja może ponadto konsultować z komitetem każdą inną sprawę dotyczącą stosowania niniejszego rozporządzenia.

~~4. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.~~

↓ 793/2004 art. 1 ust. 9
(dostosowany)
⇒ nowy

☒ Przepisy wykonawcze ☒

Artykuł 17

☒ Zgodność między przydziałami czasu na start lub lądowanie a planami lotów ☒

1. ⇒ Przedstawiając plan lotu, przewoźnik lotniczy uwzględnia w nim odesłanie do przydzielonego czasu na start lub lądowanie. Menedżer sieci odrzuca ⇐ ~~plan lotów~~ przewoźnika lotniczego ~~może zostać odrzucony przez właściwe organy kontroli ruchu 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

²⁴ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

przez służby żeglugi powietrznej, uważa się, że nie dysponują przydziałem czasu na start lub lądowanie. ⇐

↓ nowy

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

↓ 793/2004 art. 1 ust. 9
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~14~~18

Stosowanie

~~21.~~ Koordynator wycofuje serie czasów na start lub lądowanie tymczasowo przyznane przewoźnikowi lotniczemu w trakcie procesu jego tworzenia i umieszcza je w puli dnia 31 stycznia na następny sezon letni, lub dnia 31 sierpnia na następny sezon zimowy, jeżeli przedsiębiorstwo nie posiada licencji na prowadzenie działalności lub jej ekwiwalentu na dany dzień lub jeżeli nie jest określone przez właściwe organy przyznające licencje, że taka licencja na prowadzenie działalności lub jej ekwiwalent zostanie wydana przed rozpoczęciem ~~się danego okresu rozkładowego~~ ☒ sezonu lotniczego ☒. ⇒ Organy odpowiedzialne za wydawanie licencji regularnie dostarczają koordynatorowi aktualnych informacji i odpowiadają na jego pytania w odpowiednim terminie. ⇐

~~3. Koordynator wycofuje i umieszcza w puli serie czasów na start lub lądowanie przewoźnika lotniczego, który otrzymał je w następstwie wymiany na podstawie art. 9 ust. 1 lit. e), jeżeli nie zostały one wykorzystane zgodnie z zamierzeniem.~~

~~42.~~ Przewoźnicy lotniczy, którzy wielokrotnie i ⇒ lub ⇐ celowo wykonują usługi lotnicze w terminach znacznie różniących się od przydzielonego czasu na start lub lądowanie będącego częścią serii czasów na start lub lądowanie lub wykorzystują czasy na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału i w ten sposób powodują zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach ruchu lotniczego, tracą swój status ⇒ pierwszeństwo ⇐ określony w art. ~~8~~10 ust. 2. Koordynator może podjąć decyzję o pozbawieniu ~~takiego tego~~ przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałego czasu ~~okresu rozkładowego~~ ☒ sezonu lotniczego ☒ i umieszczenia ich w puli po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego i po udzieleniu jednego ostrzeżenia. ⇒ Jeżeli przewoźnik lotniczy wnosi o równoważne przydziały czasu na start lub lądowanie, koordynator nie ma obowiązku mu ich przydzielić. ⇐

↓ nowy

Państwo członkowskie dopilnowuje, aby koordynator stworzył skuteczny system nadzorowania stosowania niniejszego ustępu.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 9
(dostosowany)
⇒ nowy

~~53. Państwa członkowskie zapewniają, że dostępne są~~ dopilnowują aby istniały ⇒ i były stosowane skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje ~~lub równoważne środki w celu zapobiegania~~ w przypadku = wielokrotnego ~~⇒ lub~~ celowego ~~⇒~~ wykonywania ~~usług lotniczych~~ przewozów lotniczych ⇒ bez odpowiadających im przydziałów czasu na start lub lądowanie lub w terminach znacznie różniących się od przydzielonych czasów na start lub lądowanie lub wykorzystywania ~~czasów na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach ruchu lotniczego.~~

↓ nowy

- 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.

↓ 793/2004 art. 1 ust. 9
(dostosowany)
⇒ nowy

~~64. Bez uszczerbku dla~~ Nie naruszając przepisów art. 10 ust. ~~45~~, jeżeli przewoźnik lotniczy nie może osiągnąć ⇒ 85 ~~80~~ % wskaźnika wykorzystania, jak określono w art. ~~810~~ ust. 2, koordynator może podjąć decyzję o pozbawieniu tego przewoźnika lotniczego danej serii czasów na start lub lądowanie w odniesieniu do pozostałego czasu ~~okresu rozkładowego~~ sezonu lotniczego i umieszczenia ich w puli po wysłuchaniu danego przewoźnika lotniczego.

~~Bez uszczerbku dla~~ Nie naruszając przepisów art. 10 ust. ~~45~~, 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 ~~okresu rozkładowego~~ ☒ sezonu lotniczego ☒ i ~~umieszczenia ich w puli~~ 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 % okresu jej ważności. ⇐

↓ 793/2004 art. 1 ust. 7

Artykuł ~~119~~

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. ~~8, 8a, 10, 10, 13 i 17~~ oraz art. ~~14~~18 ust. ~~1, 2 i 4~~ składane są do komitetu koordynacyjnego. Komitet, w terminie jednego miesiąca od złożenia skargi, rozpatruje sprawę i, jeżeli jest to możliwe, przedstawia ~~proponuje~~ propozycje koordynatorowi propozycje mające na celu podjęcie próby rozwiązania problemu. Jeżeli skarga nie może zostać załatwiona, odpowiedzialne państwo członkowskie może, w terminie następných dwóch miesięcy, zapewnić mediację ~~lub~~ organizacji reprezentatywnych przewoźników lotniczych, ~~lub~~ portów lotniczych lub innej strony trzeciej.

2. Państwa członkowskie podejmują właściwe środki, zgodnie ~~z ich~~ 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.

↓ 95/93

Artykuł ~~120~~

↓ 793/2004 art. 1 ust. 8
(dostosowany)
⇒ nowy

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

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

- b) *de facto* nie przyznaje ~~wspólnotowym~~ przewoźnikom lotniczym Unii traktowania narodowego; lub
- c) przyznaje przewoźnikom lotniczym z innych państw trzecich bardziej korzystne traktowanie niż ~~wspólnotowym~~ przewoźnikom lotniczym Unii z.

~~Komisja może, zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2, podjąć decyzję, że Państwo Członkowskie lub Państwa Członkowskie podejmą środki, w tym całkowite lub częściowe zawieszenie stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych z tego państwa trzeciego w celu zapobieżenia dyskryminacyjnemu zachowaniu danego państwa trzeciego.~~

↓ 95/93 (dostosowany)

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

Przepisy końcowe

↓ 793/2004 art. 1 ust. 10
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~14a21~~

Sprawozdanie i współpraca

1. Komisja przedstawia sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia najpóźniej ~~trzy~~ ⇒ cztery ⇐ lata po jego wejściu w życie. Sprawozdanie obejmuje w szczególności funkcjonowanie art. ~~8, 8a i 9~~ 10 ⇒ , 11 ⇐ i 13.

2. Państwa członkowskie i Komisja współpracują w stosowaniu niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do zbierania informacji niezbędnych do opracowania ~~de~~ 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.

95/93 (dostosowany)

Artykuł ~~15~~23

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego sezonu lotniczego rozpoczynającego się 30. dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]



ZALĄCZNIK 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)

ZALĄCZNIK 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 ust. 1
Artykuł 2 lit. b)	Artykuł 2 ust. 2
Artykuł 2 lit. c)	—
Artykuł 2 lit. d)	Artykuł 2 ust. 3
Artykuł 2 lit. e)	Artykuł 2 ust. 4
Artykuł 2 lit. f) ppkt (i)	Artykuł 2 ust. 5
Artykuł 2 lit. f) ppkt (ii)	Artykuł 2 ust. 6
—	Artykuł 2 ust. 7
—	Artykuł 2 ust. 8
—	Artykuł 2 ust. 9
Artykuł 2 lit. g)	Artykuł 2 ust. 11
Artykuł 2 lit. h)	—
Artykuł 2 lit. i)	Artykuł 2 ust. 10
Artykuł 2 lit. j)	Artykuł 2 ust. 12
Artykuł 2 lit. k)	Artykuł 2 ust. 13
Artykuł 2 lit. l)	Artykuł 2 ust. 14
Artykuł 2 lit. m)	Artykuł 2 ust. 15
—	Artykuł 2 ust. 16
—	Artykuł 2 ust. 17
—	Artykuł 2 ust. 18
—	Artykuł 2 ust. 19

—	Artykuł 2 ust. 20
—	Artykuł 2 ust. 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 <i>in fine</i>
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
—	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 lit. a)
—	Artykuł 8 ust. 1 lit. b)
Artykuł 5 ust. 1 lit. b)	Artykuł 8 ust. 1 lit. c)
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 <i>in fine</i>
Artykuł 8a ust. 3	Artykuł 13 ust. 3
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) tiret pierwsze, drugie i trzecie	Artykuł 10 ust. 5 lit. a) ppkt (i), (ii) oraz (iii)
Artykuł 10 ust. 4 lit. b), c) i d)	Artykuł 10 ust. 5 lit. b), c) i d)
—	Art. 10 ust. 5 <i>in fine</i>
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 13 ust. 3

Artykuł 13 ust. 4

—

Artykuł 14 ust. 1

—

Artykuł 14 ust. 2

Artykuł 14 ust. 3

Artykuł 14 ust. 4

Artykuł 14 ust. 5

Artykuł 14 ust. 6 lit. a) i b):

Artykuł 14a

—

Artykuł 15

—

—

Artykuł 16 ust. 1 i 2

Artykuł 16 ust. 3

Artykuł 16 ust. 4

—

Artykuł 15

Artykuł 17 ust. 1

Artykuł 17 ust. 2

Artykuł 18 ust. 1

—

Artykuł 18 ust. 2

Artykuł 18 ust. 3

Artykuł 18 ust. 4 akapit pierwszy i drugi

Artykuł 21

Artykuł 22

Artykuł 23

Załącznik I

Załącznik II