

31992R2407

L 240/1

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

24.8.1992

**ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 2407/92**  
**z dnia 23 lipca 1992 r.**  
**w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

ważne jest ustanowienie polityki w zakresie transportu lotniczego dla rynku wewnętrznego w okresie upływającym dnia 31 grudnia 1992 r. zgodnie z art. 8a Traktatu;

rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w ramach którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług oraz kapitału;

stosowanie zasady swobody świadczenia usług w sektorze transportu lotniczego, musi uwzględniać właściwości tego sektora;

w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2343/90 z dnia 24 lipca 1990 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach wewnątrzspołnotowych i podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między Państwami Członkowskimi <sup>(4)</sup>; Rada zdecydowała przyjąć w celu wykonania nie później niż dnia 1 lipca 1992 r. wspólnych zasad regulujących przyznawanie licencji przewoźnikom lotniczym;

jednakże niezbędne jest przyznanie Państwom Członkowskim odpowiedniego terminu do dnia 1 stycznia 1993 r. na zastosowanie niniejszego rozporządzenia;

ważne jest określenie niedyskryminacyjnych wymogów w stosunku do umiejscowienia i kontroli przedsiębiorstwa ubiegającego się o licencję;

w celu zapewnienia niezawodnych i odpowiednich usług, niezbędne jest zagwarantowanie, że przewoźnik lotniczy przez cały czas działa zgodnie z rzetelnymi standardami gospodarczymi i oraz wysokim poziomem bezpieczeństwa;

w celu ochrony użytkowników i innych zainteresowanych stron ważne jest zapewnienie, aby przewoźnicy lotniczy byli odpowiednio ubezpieczeni od odpowiedzialności cywilnej;

w ramach rynku wewnętrznego przewoźnicy lotniczy powinni mieć możliwość korzystania z samolotu będącego przedmiotem własności w jakiegokolwiek części Wspólnoty, bez uszczerbku dla zakresu odpowiedzialności Państwa Członkowskiego przyznającego licencję w stosunku do zdolności technicznej przewoźnika;

powinien być również możliwy najem samolotu zarejestrowanego poza Wspólnotą na krótki okres czasu lub w wyjątkowych okolicznościach, zapewniając, że normy bezpieczeństwa równoważne w stosunku do norm stosowanych we Wspólnocie;

procedury przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym powinny być przejrzyste i niedyskryminacyjne,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 258 z 4.10.1991, str. 2.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 125 z 18.5.1992, str. 140.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 169 z 6.7.1992, str. 15.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 217 z 11.8.1990, str. 8.

1. Niniejsze rozporządzenie dotyczy wymagań w zakresie przyznawania i utrzymywania licencji na prowadzenie działalności przez Państwa Członkowskie wobec przewoźników lotniczych posiadających miejsce prowadzenia działalności we Wspólnocie.

2. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i/lub ładunku, samolotem bez napędu silnikowego i/lub samolotem o napędzie silnikowym ultralekkim, jak również lokalne loty nieobejmujące przewozu między różnymi lotniskami, nie podlegają niniejszemu rozporządzeniu. W odniesieniu do takich działalności stosuje się ustawodawstwo krajowe dotyczące przyznawania licencji na prowadzenie działalności, jeżeli takie istnieje, oraz prawo wspólnotowe i prawo krajowe dotyczące świadectwa przewoźnika lotniczego (świadectwo AOC).

#### Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną, osobę prawną, osiągającą lub nie osiągającą zysku, lub organ oficjalny posiadający lub nieposiadający osobowości prawnej;
- b) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności;
- c) „licencja na prowadzenie działalności” oznacza zezwolenie przyznane przez właściwe Państwo Członkowskie przedsiębiorstwu, zezwalające na prowadzenie odpłatnych przewozów lotniczych pasażerów, poczty i/lub ładunku, na warunkach określonych w licencji na prowadzenie działalności;
- d) „świadectwo przewoźnika lotniczego (AOC)” oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lub grupie przedsiębiorstw przez właściwe władze Państw Członkowskich, który potwierdza, że dany operator posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne zapewniające bezpieczną eksploatację samolotu w celu działalności lotniczej określonej w świadectwie;
- e) „plan operacyjny” oznacza szczegółowy opis zamierzanych działalności handlowych przewoźnika lotniczego w danym okresie, w szczególności w stosunku do rozwoju rynku i lokat, jakie mają być prowadzone, w tym skutki finansowe i gospodarcze tej działalności;
- f) „rachunkowość zarządcza” oznacza dokładne sprawozdanie dotyczące przychodów i wydatków w danym okresie, w tym rozbić między działalności związane z transportem lotniczym i innymi działalnościami, jak również między elementami pieniężnymi i niepieniężnymi;
- g) „skuteczna kontrola” oznacza związek, który stanowią prawa, umowy lub wszystkie inne środki, które zarówno oddzielnie, jak i wspólnie, uwzględniając poszanowanie stanu faktycznego lub związanego z tym obszarem prawa, dają możliwość wywierania bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
  - a) prawa użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa;
  - b) praw lub umów, które mają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w innym wypadku mają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przez przedsiębiorstwo.

#### Artykuł 3

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 5 ust. 5 Państwa Członkowskie nie przyznają licencji na prowadzenie działalności lub zachowują ich obowiązywanie, w przypadku gdy wymagania niniejszego rozporządzenia są z nimi niezgodne.

2. Przedsiębiorstwo, spełniające wymagania niniejszego rozporządzenia jest uprawnione do otrzymania licencji na prowadzenie działalności. Licencja taka nie przyznaje jakichkolwiek praw dostępu do szczególnych tras lub rynków.

3. Bez uszczerbku dla przepisów art. 1 ust. 2 prowadzącemu swoją działalność we Wspólnocie na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty i/lub towarów odpłatnie i/lub wynajem na terytorium Wspólnoty, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia licencja na prowadzenie działalności.

#### Licencja na prowadzenie działalności

#### Artykuł 4

1. Państwo Członkowskie nie przyznaje licencji na prowadzenie działalności przedsiębiorstwu, jeżeli:

- a) jego główne miejsce prowadzenia działalności oraz statutowa siedziba, jeżeli istnieje, nie znajduje się w tym Państwie Członkowskim; oraz
- b) jego główną działalnością nie jest transport lotniczy oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową samolotu lub naprawą i konserwacją samolotu.

2. Bez uszczerbku dla umów i konwencji, których Wspólnota jest umawiającą się stroną, właścicielem przedsiębiorstwa są oraz w dalszym ciągu będą bezpośrednio lub przez posiadanie większościowego udziału Państwa Członkowskie i/lub obywatele Państw Członkowskich. Przedsiębiorstwo jest zawsze skutecznie kontrolowane przez te Państwa lub tych obywateli.

3. a) Bez względu na ust. 2 i 4 przewoźnicy lotniczy, którzy zostali już uznani w ramach załącznika I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2343/90 i rozporządzenia Rady (EWG) nr 294/91 z dnia 4 lutego 1991 r. w sprawie prowadzenia usług ładunków lotniczych między Państwami Członkowskimi<sup>(1)</sup>, zachowują swoje prawa wynikające z niniejszego i powiązanych rozporządzeń, dopóki spełniają inne zobowiązania niniejszego rozporządzenia oraz w dalszym ciągu kontrolowani są bezpośrednio lub pośrednio przez te same państwa trzecie i/lub przez obywateli tego samego państwa trzeciego, którzy sprawują kontrolę w czasie przyjęcia niniejszego rozporządzenia. Kontrola ta może być jednak w każdej chwili przekazana Państwu Członkowskim i/lub obywatelom Państw Członkowskich.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 36 z 8.2.1991, str. 1.

- b) Możliwość zakupu oraz sprzedaży akcji na podstawie lit. a) nie obejmuje obywateli, którzy mają znaczne udziały w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego.

4. Każde przedsiębiorstwo, które uczestniczy bezpośrednio lub pośrednio w kontrolowaniu pakietu akcji przewoźnika lotniczego, spełnia wymagania ust. 2.

5. Przewoźnik lotniczy zawsze jest w stanie wykazać na wniosek Państwa Członkowskiego odpowiedzialnego za przyznanie licencji na prowadzenie działalności, że spełnia wymagania niniejszego artykułu. Komisja, stanowiąc na wniosek Państwa Członkowskiego, bada zgodność z wymaganiami niniejszego artykułu oraz podejmuje decyzję, gdzie stosowne.

#### Artykuł 5

1. Przedsiębiorstwo transportu lotniczego będące wnioskodawcą, któremu przyznana jest licencja na prowadzenie działalności po raz pierwszy, musi być w stanie wskazać w sposób zadowalający właściwym władzom Państwa Członkowskiego przyznającego licencję, że:

- a) może zawsze wypełniać swoje obecne i potencjalne zobowiązania, ustalone na podstawie realistycznych założeń, na okres 24 miesięcy od rozpoczęcia działalności; oraz
- b) może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w wyniku działalności na podstawie planu operacyjnego i ustalone na podstawie realistycznych założeń na okres trzech miesięcy od daty rozpoczęcia działalności, nie uwzględniając żadnych dochodów z działalności.

2. Do celów ust. 1 każdy wnioskodawca przedstawia plan operacyjny na okres przynajmniej pierwszych dwóch lat działalności. Plan operacyjny wyszczególnia również powiązania finansowe wnioskodawcy z każdą inną działalnością handlową, w którą wnioskodawca jest zaangażowany bezpośrednio lub przez przedsiębiorstwa związane. Wnioskodawca dostarcza również wszystkich istotnych informacji, w szczególności danych, określonych w części A Załącznika.

3. Przewoźnik lotniczy powiadamia z wyprzedzeniem organ licencyjny o planach dotyczących: prowadzenia nowej regularnej działalności usługowej lub nieregularnej działalności usługowej na kontynencie lub w rejonie świata wcześniej nieobjętym świadczeniem usług, zmianach w typach lub ilości używanych samolotów lub o zasadniczej zmianie w skali swojej działalności.

Powiadamia również z wyprzedzeniem o wszelkich zamierzanych połączeniach lub przejściach oraz powiadamia swój organ licencyjny w okresie czternastu dni o każdej zmianie własności pojedynczego pakietu akcji, który stanowi 10 % lub więcej całego pakietu akcji przewoźnika lotniczego, jego macierzystej lub końcowej spółki holdingowej. Przedstawienie 12 miesięcznego planu operacyjnego na dwa miesiące przed rozpoczęciem okresu, do którego się odnosi, stanowi wystarczające powiadomienie zgodnie z niniejszym ustępem, do celów zmian bieżącej działalności i/lub okoliczności objętych planem operacyjnym.

4. Jeżeli organ licencyjny uznaje zmiany notyfikowane zgodnie z ust. 3 mają istotny wpływ na sytuację finansową przewoźnika lotniczego, wymaga przedstawienia skorygowanego planu operacyjnego, obejmującego zmiany i obejmującego przynajmniej okres 12 miesięcy od daty ich wprowadzenia, jak również wszystkich istotnych informacji, w tym danych, określonych w części B Załącznika w celu oceny, czy przewoźnik lotniczy może spełnić swoje istniejące i potencjalne zobowiązania w okresie 12 miesięcy. Organ licencyjny podejmuje decyzję w sprawie skorygowanego planu operacyjnego nie później niż w terminie trzech miesięcy od przekazania wszystkich koniecznych informacji.

5. Organy licencyjne mogą ocenić, zawsze i w każdym przypadku, gdy pojawiają się jasne wskazania świadczące o istnieniu problemów finansowych przewoźnika, któremu przyznano licencję, jego działalność finansową oraz mogą zawiesić lub cofnąć licencję, jeżeli nie już są przekonani co do możliwości spełnienia obecnych i potencjalnych zobowiązań przez przewoźnika lotniczego na okres 12 miesięcy. Organy licencyjne mogą również przyznać tymczasową licencję do czasu reorganizacji finansowej przewoźnika lotniczego, pod warunkiem iż bezpieczeństwo nie jest zagrożone.

6. Przewoźnik lotniczy dostarcza swojemu organowi licencyjnemu w każdym roku budżetowym bez nieuzasadnionej zwłoki sprawozdania finansowe poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych dotyczące poprzedniego roku budżetowego. W każdej chwili, na wniosek organu licencyjnego, przewoźnik lotniczy dostarcza informacji istotnych w celu realizacji ust. 5 oraz, w szczególności, danych określone w części C Załącznika.

7. a) Ustępy 1, 2, 3, 4 i 6 niniejszego artykułu nie stosują się do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie działalnością wykorzystującą samolot o wadze poniżej 10 ton (maksymalna masa startowa) i/lub z ilością poniżej 20 miejsc. Tacy przewoźnicy lotniczy są zawsze w stanie wskazać, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 80 000 ECU lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez organ licencyjny, informacji istotnych do celów ust. 5. Niemniej jednak Państwo Członkowskie może stosować ust. 1, 2, 3, 4 oraz 6 w stosunku do przewoźników lotniczych, którym przyznało licencję, świadczących regularnie usługi lub których obrót przekracza 3 miliony ECU rocznie.

- b) Komisja, po konsultacji Państw Członkowskich, może zwiększyć odpowiednio wartości, określone w lit. a), jeżeli rozwój gospodarczy wskazuje na konieczność podjęcia takiej decyzji. Zmiana taka zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.
- c) Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, stanowiąc kwalifikowaną większością głosów, może w wyjątkowych okolicznościach podjąć inną decyzję w okresie jednego miesiąca.

#### Artykuł 6

1. W przypadku gdy właściwe władze Państwa Członkowskiego, do celów przyznania licencji na prowadzenie działalności, wymagają udowodnienia, że osoby, które będą stale i skutecznie kierowały działalnością przedsiębiorstwa, cieszą się dobrą opinią, nie ogłosiły bankructwa, nie zawieszają lub nie wycofują licencji w przypadku poważnego wykroczenia zawodowego lub przestępstwa, takie Państwo Członkowskie przyjmuje jako wystarczający dowód wobec obywateli innych Państw Członkowskich przedstawienie dokumentów wydanych przez właściwe władze w Państwie Członkowskim pochodzenia lub w Państwie Członkowskim, z którego obcokrajowiec przybywa, wykazujące spełnienie tych wymagań.

W przypadku gdy właściwe władze Państwa Członkowskiego pochodzenia lub przybycia obcokrajowca nie wydają dokumentów, określonych w akapicie pierwszym, mogą one być zastąpione oświadczeniem pod przysięgą — lub, w państwach, gdzie nie istnieje forma oświadczenia pod przysięgą — uroczystym oświadczeniem złożonym przez wnioskodawcę przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym, lub, gdzie stosowne, przed notariuszem lub wykwalifikowanym organem zawodowym Państwa Członkowskiego, z którego osoba ta pochodzi lub przybywa; taki organ lub notariusz wydają pisemne świadectwo potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub w drodze uroczystego oświadczenia.

2. Właściwe władze Państw Członkowskich mogą wymagać, aby dokumenty i świadectwa, określone w ust. 1, przedstawiano nie później niż w trzy miesiące od daty ich wydania.

#### Artykuł 7

Przewoźnik lotniczy jest ubezpieczony celem objęcia odpowiedzialności w przypadku wypadków, w szczególności w stosunku do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty oraz stron trzecich.

#### Artykuł 8

1. Własność samolotu nie stanowi warunku przyznania lub utrzymania licencji na prowadzenie działalności, ale Państwo Członkowskie wymaga w stosunku do przewoźników lotniczych, którym przyznało licencje, aby mieli oni jeden lub więcej samolotów do dyspozycji, stanowiących ich własność lub na podstawie jakiegokolwiek formy umowy najmu.

2. a) Bez uszczerbku dla przepisów ust. 3 samolot użytkowany przez przewoźnika lotniczego jest zarejestrowany według uznania Państwa Członkowskiego przyznającego licencję na prowadzenie działalności, we własnym rejestrze krajowym lub we Wspólnocie.

b) Jeżeli umowę najmu samolotu zarejestrowanego we Wspólnocie uznano za nadającą się do przyjęcia na podstawie art. 10, Państwo Członkowskie nie wymaga rejestracji tego samolotu we własnym rejestrze, jeżeli wymagałoby to zmian strukturalnych samolotu.

3. W przypadku krótkoterminowych umów najmu, mających na celu spełnienie tymczasowych potrzeb przewoźnika lotniczego lub w okolicznościach wyjątkowych, Państwo Członkowskie może zwolnić z obowiązku spełniania wymagań ust. 2 lit. a).

4. Państwo Członkowskie, stosując ust. 2 lit. a) na podstawie mających zastosowanie przepisów ustawowych wykonawczych i administracyjnych, w tym dotyczących świadectwa zdolności do lotu, przyjmuje do swojego rejestru krajowego, bez nakładania opłat dyskryminacyjnych i bezzwłocznie, samolot będący własnością obywateli innego Państwa Członkowskiego oraz transfery z rejestrów samolotów innych Państw Członkowskich. Nie stosuje się żadnych opłat dodatkowych za transfer samolotu poza normalną opłatą rejestracyjną.

### Świadectwo przewoźnika lotniczego (AOC)

#### Artykuł 9

1. Przyznanie oraz ważność licencji na prowadzenie działalności zawsze zależna jest od posiadania ważnego świadectwa AOC określającego działalność, którą obejmuje licencja na prowadzenie działalności, oraz spełniającego kryteria ustalone w odpowiednim rozporządzeniu Rady.

2. Zanim zacznie obowiązywać rozporządzenie Rady, określone w ust. 1, stosuje się regulacje krajowe dotyczące AOC lub równoważny tytuł prawny dotyczący wydawania świadectw przewoźników lotniczych.

#### Artykuł 10

1. Do celów zapewnienia standardów bezpieczeństwa i odpowiedzialności, przewoźnik lotniczy użytkujący samolot innego przedsiębiorstwa lub dostarczający go innemu przedsiębiorstwu otrzymuje uprzednią zgodę na działalność od właściwego organu licencyjnego. Warunki uzyskania zgody stanowią część umowy najmu między stronami.

2. Państwa Członkowskie nie zatwierdzają umów leasingu samolotu, na mocy których użycza się samolot wraz z załogą przewoźnikowi lotniczemu, któremu przyznały licencję na prowadzenie działalności, jeżeli nie są spełnione standardy równoważne z określonymi w art. 9.

## Przepisy ogólne

### Artykuł 11

1. Licencja na prowadzenie działalności jest ważna, dopóki przewoźnik lotniczy spełnia zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia. Państwo Członkowskie może jednak ustanowić przepis dotyczący przeglądu w ciągu pierwszego roku po przyznaniu nowej licencji na prowadzenie działalności oraz następnie co pięć lat.

2. Jeżeli przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności na sześć miesięcy lub nie rozpoczyna działalności przez sześć miesięcy od daty przyznania licencji, odpowiedzialne Państwo Członkowskie podejmuje decyzję, czy licencja na prowadzenie działalności ma zostać ponownie przedstawiona do zatwierdzenia.

3. Państwa Członkowskie w stosunku do przewoźników lotniczych, którym przyznały licencje, mogą podjąć decyzję, czy licencję ponownie przedstawia się do zatwierdzenia w przypadku zmiany jednego lub większej liczby elementów naruszających prawną sytuację przedsiębiorstwa oraz, w szczególności, w przypadku połączenia lub przejęcia. Dani przewoźnicy lotniczy mogą kontynuować ich działalność, jeżeli organ przyznający licencję nie zdecydował, że zagrożone jest bezpieczeństwo, uzasadniając swą decyzję.

### Artykuł 12

Państwo Członkowskie nie zezwala przewoźnikowi lotniczemu, przeciwko któremu otwarto postępowanie upadłościowe lub podobne, na zachowanie licencji na prowadzenie działalności, jeżeli właściwy organ w tym Państwie Członkowskim jest przekonany o tym, że nie ma realistycznych perspektyw na zadowalającą odbudowę finansową w rozsądnym terminie.

### Artykuł 13

1. Procedury przyznawania licencji na prowadzenie działalności są podawane do wiadomości publicznej przez zainteresowane Państwo Członkowskie oraz zostaje o nich powiadomiona Komisja.

2. Zainteresowane Państwo Członkowskie działa na wniosek jak najszybciej oraz nie później niż w terminie trzech miesięcy po przekazaniu wszelkich niezbędnych informacji, biorąc pod uwagę wszystkie dostępne dowody. Decyzja przekazywana jest wnioskującemu przedsiębiorstwu transportu lotniczego. W decyzji odmownej wskazuje się przyczyny podjęcia takiej decyzji.

3. Przedsiębiorstwo, którego wniosek o przyznanie licencji na prowadzenie działalności został odrzucony, może odwołać się w tej kwestii do Komisji. Jeżeli Komisja uznaje, że wymagania

niniejszego rozporządzenia nie są spełnione, przedstawia swoją opinię dotyczącą prawidłowej wykładni rozporządzenia bez uszczerbku dla przepisów art. 169 Traktatu.

4. Decyzje Państw Członkowskich dotyczące przyznania lub cofnięcia licencji na prowadzenie działalności zostają opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

### Artykuł 14

1. W celu realizacji swoich obowiązków zgodnie z art. 4 Komisja może otrzymać wszystkie niezbędne informacje od zainteresowanych Państw Członkowskich, które również zapewniają dostarczenie informacji przez przewoźników lotniczych, którym przyznały licencje.

2. Jeżeli wymagane informacje nie są dostarczone w terminie ustalonym przez Komisję lub są dostarczone w formie niekompletnej, Komisja w drodze decyzji skierowanej do Państw Członkowskich żąda dostarczenia informacji. Decyzja określa, jakie informacje są wymagane oraz ustala odpowiedni termin na ich dostarczenie.

3. Jeżeli informacje wymagane na podstawie ust. 2 nie są dostarczone w ustalonym terminie lub przewoźnik lotniczy nie wskazuje w inny sposób, że spełnia wymagania art. 4, Komisja niezwłocznie powiadamia o tym wszystkie Państwa Członkowskie, z wyjątkiem przypadków, gdy istnieją okoliczności specjalne. Do czasu powiadomienia przez Komisję o dostarczeniu dokumentacji w celu udowodnienia spełnienia danych wymagań, Państwa Członkowskie mogą zawiesić wszelkie prawa dostępu do rynku, które posiada przewoźnik lotniczy na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych <sup>(1)</sup>.

### Artykuł 15

Oprócz zasad niniejszego rozporządzenia przewoźnik lotniczy przestrzega również wymagań prawa krajowego zgodnych z prawem wspólnotowym.

### Artykuł 16

Bez względu na przepisy art. 3 ust. 1 licencje na prowadzenie działalności obowiązujące w Państwie Członkowskim w czasie wejścia w życie rozporządzenia pozostają ważne, podlegające przepisom, na podstawie których zostały przyznane, na maksymalny okres jednego roku, z wyjątkiem przypadku z art. 4 ust. 1 lit. b), do którego stosowany jest maksymalny okres trzech lat, w czasie których przewoźnicy lotniczy posiadający licencje zawierają odpowiednie umowy w celu realizacji wszystkich wymagań niniejszego rozporządzenia. Do celów niniejszego

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8.

artykułu za przewoźników posiadających licencje na prowadzenie działalności uważa się przewoźników legalnie działających z ważnym AOC w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, ale nieposiadających takich licencji na prowadzenie działalności.

Niniejszy artykuł nie stanowi uszczerbku dla przepisów art. 4 ust. 2, 3, 4 i 5 oraz art. 9, z wyjątkiem tych przewoźników lotniczych, którzy działali na podstawie zwolnienia przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia i mogą w dalszym ciągu kontynuować działalność w okresie nieprzekraczającym maksymalnych terminów określonych powyżej, do czasu badań przeprowadzanych przez Państwa Członkowskie dotyczących ich zgodności z art. 4.

#### Artykuł 17

Państwa Członkowskie konsultują się z Komisją przed przyjęciem przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 lipca 1992 r.

przy wykonywaniu niniejszego rozporządzenia. Powiadamiają one Komisję o wszelkich takich środkach, jeżeli zostały one przyjęte.

#### Artykuł 18

1. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują ze sobą przy wykonywaniu niniejszego rozporządzenia.

2. Poufne informacje otrzymane w czasie stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia podlegają tajemnicy zawodowej.

#### Artykuł 19

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

W imieniu Rady

J. COPE

Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

**Informacje do wykorzystania w związku z art. 5 dotyczące kondycji finansowej przewoźników lotniczych****A. Informacje, które mają zostać dostarczone przez wnioskodawcę składającego wniosek po raz pierwszy, z punktu widzenia kondycji finansowej**

1. Najnowsze wewnętrzne rachunkowości zarządcze oraz, gdy są dostępne, poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych sprawozdania finansowe za poprzedni rok budżetowy.
2. Przewidywany bilans, w tym rachunek zysków i strat na następne dwa lata.
3. Podstawa projektowanych wydatków i dochodów w formie danych liczbowych w stosunku do takich pozycji, jak paliwo, opłaty i taryfy, pensje, konserwacja, deprecjacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, ubezpieczenie itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego/dochód.
4. Dane szczegółowe dotyczące kosztów rozpoczęcia działalności ponoszonych w okresie od przedstawienia wniosku do rozpoczęcia działalności oraz wytłumaczenie, w jaki sposób proponuje się sfinansować te koszty.
5. Dane szczegółowe dotyczące istniejących i przewidywanych źródeł finansowania.
6. Dane szczegółowe dotyczące akcjonariuszy, w tym obywatelstwo i rodzaj posiadanych akcji, oraz statut spółki. Jeżeli jest to część grupy przedsiębiorstw, informacje dotyczące związków między nimi.
7. Przewidywane sprawozdania z przepływów gotówkowych oraz planów płynności za pierwsze dwa lata działalności.
8. Dane szczegółowe dotyczące finansowania kupna samolotu nabycia/leasingu, w tym, w przypadku leasingu, terminy i warunki umowy.

**B. Informacje, które mają zostać dostarczone w celu oceny stałej kondycji finansowej istniejących posiadaczy licencji planujących zmianę struktur lub działalności ze znacznym wpływem na ich finanse.**

1. W miarę potrzeb, najnowszy wewnętrzny bilans zarządczy oraz poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych sprawozdania finansowe za poprzedni rok budżetowy.
2. Dokładne dane szczegółowe o wszystkich proponowanych zmianach, np. zmiana rodzaju usług, proponowane przejęcie i fuzja, zmiany w kapitale akcyjnym, zmiany akcjonariuszy itd.
3. Przewidywany bilans, wraz z rachunkiem zysków i strat za bieżący rok budżetowy, w tym wszystkie zmiany proponowane w strukturze lub działalności ze znacznym wpływem na finanse.
4. Dawne i przewidywane wydatki oraz dochód w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji jak paliwo, opłaty i taryfy, pensje, konserwacja, deprecjacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, ubezpieczenie itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego/dochód.
5. Sprawozdania z przepływów gotówkowych oraz plany płynności na następny rok, w tym wszystkie proponowane zmiany w strukturze i działalności ze znacznym wpływem na finanse.
6. Dane szczegółowe dotyczące finansowania kupna/leasingu samolotu, w tym, w przypadku leasingu, terminy i warunki umowy.

**C. Informacje, które mają zostać dostarczone w celu oceny stałej kondycji finansowej istniejących posiadaczy licencji**

1. Poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych sprawozdania finansowe nie później niż na sześć miesięcy od zakończenia odpowiedniego okresu oraz, w miarę potrzeby, najnowszy wewnętrzny bilans zarządczy.
  2. Planowany bilans, w tym rachunek zysków i strat na przyszły rok.
  3. Dawne i planowane wydatki i dochody w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji, jak paliwo, opłaty i taryfy, pensje, konserwacja, deprecjacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, ubezpieczenie itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego/dochód.
  4. Sprawozdania z przepływów gotówkowych oraz plany płynności na kolejny rok.
-