

Procedura krajowa Włoch w zakresie przyznawania ograniczonych praw przewozowych

(2008/C 19/07)

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, Komisja Europejska publikuje następującą procedurę krajową dotyczącą rozdziału między kwalifikujących się wspólnotowych przewoźników lotniczych praw przewozowych, w przypadkach gdy ograniczają je umowy o komunikacji lotniczej z krajami trzecimi.

„Minister Transportu

Oficjalne wytyczne dotyczące przyznania prawa obsługi połączeń lotniczych do miejsc poza Unią Europejską w odpowiedzi na wnioski złożone przez linie lotnicze

Uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 847/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi;

Uwzględniając uwagi Komisji Europejskiej dotyczące możliwości zmiany dyrektywy Ministra Transportu z dnia 7 lipca 2000 r. w sprawie oficjalnych wytycznych dotyczących przyznania prawa obsługi połączeń lotniczych do miejsc poza Unią Europejską w odpowiedzi na wnioski złożone przez linie lotnicze;

Uwzględniając ciągłą konieczność przyznawania praw przewozowych;

Mając na uwadze, że przyznanie praw przewozowych na połączenia lotnicze, regulowane umowami o komunikacji lotniczej z krajami trzecimi, musi opierać się na obiektywnych i przejrzystych kryteriach w interesie użytkowników i sektora transportu lotniczego;

Mając na uwadze konieczność udostępnienia wszelkich informacji wspólnotowym przewoźnikom lotniczym w drodze ich publikacji za pośrednictwem mediów elektronicznych,

niniejszym wydaje

Oficjalne wytyczne dotyczące przyznania prawa obsługi połączeń lotniczych, w odpowiedzi na wnioski złożone przez linie lotnicze, uchylające i zastępujące poprzednią dyrektywę z dnia 7 lipca 2000 r.

Wytyczne te, przewidywany plan konsultacji, całość praw przewozowych oraz stosowne procedury ich przyznawania zostaną udostępnione liniom lotniczym Unii Europejskiej za pośrednictwem mediów elektronicznych; procedury przyznawania praw przewozowych opierać się będą na poniżej określonych parametrach, zgodnie z kryteriami niemającymi charakteru dyskryminującego:

1. Ogólne cele:

- a) rozwój wymiany handlowej i ruchu turystycznego;
- b) promocja transportu lotniczego oraz całego lotnictwa cywilnego;
- c) pluralizm przewoźników lotniczych;
- d) rozwój systemu portów lotniczych.

2. Ramy odniesienia:

- a) zgodność z ogólną strukturą usług oferowanych przez transport lotniczy;
- b) obsługa tras z uwzględnieniem wzajemnych połączeń między różnymi umowami lotniczymi oraz rzeczywistych i możliwych do przewidzenia możliwości rozwoju;
- c) możliwość włączenia dalszych ewentualnych połączeń do istniejącej siatki, na podstawie spodziewanego rozwoju stosunków międzynarodowych.

3. Ogólne kryteria dotyczące linii lotniczych w związku ze złożonymi przez nie wnioskami:

- a) możliwości finansowe;
- b) możliwości techniczne;
- c) możliwości organizacyjne, oceniane na podstawie:
 - 1) misji przedsiębiorstwa;
 - 2) siatki połączeń, aktualnej i planowanej;
 - 3) biznes planu.

4. Uprawnione podmioty

Wszystkie, w uzasadniony sposób zainteresowane podmioty, mają prawo uzyskać informacje, wyrazić swoje zainteresowanie i złożyć wniosek, który zostanie poddany rzetelnej i niedyskryminującej ocenie.

5. Szczególne kryteria dotyczące połączenia (jakość obsługi proponowana przez wnioskodawców) ocenianego na podstawie następujących elementów:

- a) korzyści dla pasażerów i wspieranie konkurencyjności rynku;
- b) bezpośredniej obsługi przez przewoźnika;
- c) przedziału czasowego (rok — sezon — część sezonu);
- d) stopnia wykorzystania istniejących praw przewozowych, w zakresie:
 - 1) miejsc wylotu i przylotu oraz zdolności przewozowych;
- e) rozkładu i częstotliwości lotów;
- f) eksploatacji trasy obejmującej możliwie największy obszar terytorium kraju z połączeniami lotniczymi do/z krajów trzecich;
- g) opisu połączenia (port lotniczy wylotu i przylotu, połączenie non-stop, lot bezpośredni z międzylądowaniem/z międzylądowaniami, inne międzylądowanie/międzylądowania, zmiana statku powietrznego);
- h) aktualnej i planowanej siatki połączeń obsługiwanych we własnym zakresie i/lub poprzez innych przewoźników;
- i) rodzaju statków powietrznych;
- j) oferowanych klas podróży na pokładzie;
- k) taryf sezonowych (sezon wysoki, niski i średni); systemów sprzedaży dostępnych dla pasażerów;
- l) informacji na temat natychmiastowej i rzeczywistej dostępności statków powietrznych lub na temat ustaleń dotyczących zakupu i/lub kredytowania zakupu statków powietrznych;
- m) terminu uruchomienia połączeń;
- n) pośredniej obsługi połączeń (uzgodnienia operacyjne, ryzyko handlowe, umowy dotyczące obsługi trasy);
- o) ewentualnych połączeń już obsługiwanych na danej trasie (liniowe i/lub czarterowe i/lub na podstawie umów o wspólnej eksploatacji połączeń (*code sharing*), franchisingu, leasingu »mokrego«).

6. Podejmowanie decyzji

Każda decyzja zostanie przyjęta najpóźniej w ciągu sześćdziesięciu dni od ostatecznego terminu składania wniosków.

7. Środki bezpieczeństwa:

- a) zastosowanie zasady »use or lose it« w przypadku nieuruchomienia połączenia, opóźnienia w jego uruchomieniu lub częściowego uruchomienia, lub też zawieszenia połączenia z powodów innych niż działanie siły wyższej, uznanych przez władze z urzędu lub w związku ze złożonym przez innych zainteresowanych wnioskiem;
- b) możliwość zawieszenia lub cofnięcia praw przewozowych z powodu nieprzestrzegania ustalonych norm;
- c) zakaz cedowania zezwoleń bez wcześniejszej zgody organu wydającego.

Nieuruchomienie połączenia lub opóźnienie w jego uruchomieniu, lub przerwę w jego obsłudze przez cały sezon lotniczy uznaje się za element negatywny przy kolejnym przyznawaniu praw.

Niniejszą dyrektywę przesyła się właściwym organom kontrolnym do zatwierdzenia i zarejestrowania.

Alessandro BIANCHI

Rzym, ...”
