

INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Hiszpańska procedura krajowa dotycząca przyznawania ograniczonych praw przewozowych

(2012/C 341/05)

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi Komisja Europejska ogłasza następującą procedurę krajową podziału ograniczonych praw przewozowych na podstawie umów dotyczących usług lotniczych z państwami trzecimi między wspólnotowych przewoźników lotniczych, kwalifikujących się do korzystania z tych praw.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Dekret Królewski nr 1678/2011 z dnia 18 listopada 2011 r. regulujący informacje na temat praw przewozowych wynikających z umów z państwami trzecimi, których stroną jest Hiszpania, oraz tryb ich wykonywania.

Przejawem otwarcia rynków transportu lotniczego były tradycyjnie dwustronne umowy zawierane między państwami, w których przyznawane są prawa przewozowe. Mimo to w Unii Europejskiej panuje tendencja do stopniowego zastępowania umów dwustronnych z państwami trzecimi umowami wielostronnymi, negocjowanymi wspólnie w ramach Unii Europejskiej z państwami trzecimi.

Wszystkie te umowy dotyczące usług lotniczych otwierają nowe możliwości przed przewoźnikami lotniczymi, pozwalając im na obsługę nowych tras lub zwiększenie liczby operacji na tych już istniejących. Jednocześnie przyczyniają się do lepszego poznawania się oraz do wzmacniania więzi społecznych, kulturalnych i ekonomicznych.

Uwzględniając znaczenie, jakie dla branży lotniczej mają umowy tego typu, ustanowiono mechanizmy służące zapewnieniu tej branży dokładnych informacji na temat umów podpisanych przez Hiszpanię, jak również na temat praw przewozowych wynikających z tych umów. Należy jednak uregulować minimalne, obowiązkowe warunki, na jakich informacje te powinny być udzielane, zwiększając przejrzystość systemu i wzmacniając bezpieczeństwo prawne wszystkich zainteresowanych stron.

Zaleca się jednocześnie zastosowanie specjalnej procedury przyznawania praw przewozowych, która byłaby dostosowana do postanowień ogólnych ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r. o ustroju prawnym administracji publicznej i powszechnym postępowaniu administracyjnym do specyfiki branży lotniczej oraz do przyznawanych praw.

Taka przejrzysta i niedyskryminująca procedura ma zastosowanie do przyznawania wszystkich praw przewozowych uzyskanych na podstawie umów dotyczących usług lotniczych, których stroną jest Hiszpania, a które ustanawiają ograniczenia dotyczące korzystania z praw przewozowych lub liczby przewoźników lotniczych. Opracowano więc procedurę przewidzianą w artykule 5 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, dostosowując ją do umów wielostronnych, które ustanawiają taki sam rodzaj ograniczeń.

Niezależnie od powyższego w sytuacjach, w których dostępne prawa przewozowe są wystarczające na pokrycie zapotrzebowania ze strony przewoźników lotniczych, upraszcza się etap wszczynania procedury przyznawania praw, gdyż nie ogłasza się zaproszeń do konkursu ofert, a przyznanie praw przewozowych jednemu przewoźnikowi nie narusza praw pozostałych zainteresowanych. W takich wypadkach nie ma konieczności dokonywania oceny projektów, która oznaczałaby wykluczenie tych, które uzyskają gorsze oceny, ponieważ wystarczy stwierdzenie wykonalności projektu oraz tego, że nie zachodzą okoliczności stanowiące podstawę do odmowy przyznania wnioskowanych praw przewozowych.

W odniesieniu do praw przewozowych wynikających z tych umów, w których nie ustanowiono żadnych ograniczeń dotyczących korzystania z nich lub też ograniczeń liczby przewoźników lotniczych, którzy mogą z nich korzystać, a jest to większość umów wielostronnych negocjowanych wspólnie w ramach Unii Europejskiej, przewiduje się, że będzie mógł z nich korzystać dowolny przewoźnik lotniczy, który spełni szczegółowe wymogi określone każdorazowo w umowie, pod warunkiem że będzie posiadać zezwolenie na realizację swojego programu operacji wydane przez Państwową Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego. Mimo to prawa przewozowe będą podlegać kontroli ze strony Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego, która może je uchylić w razie wystąpienia okoliczności jednoznacznie przewidzianych w umowie i w niniejszym Dekrecie Królewskim.

Wobec powyższego, na wniosek Ministra Infrastruktury, po uzyskaniu aprobaty Wicepremiera ds. Polityki Regionalnej i Ministra Polityki Regionalnej i Administracji Publicznej, w porozumieniu z Radą Stanu i po podjęciu uchwały przez Radę Ministrów podczas posiedzenia w dniu 18 listopada 2011 r.,

ZARZĄDZAM:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Przedmiotem niniejszego Dekretu Królewskiego jest ustanowienie obowiązków informacyjnych w odniesieniu do praw przewozowych wynikających z umów dotyczących usług lotniczych podpisanych z państwami trzecimi, których stroną jest Hiszpania, i uregulowanie trybu ich przyznawania, wykonywania i kontrolowania.

Artykuł 2

Zakres stosowania i kompetencja

1. Niniejszy Dekret Królewski ma zastosowanie do umów dotyczących transportu lotniczego, dwustronnych lub wielostronnych, podpisywanych z państwami trzecimi, których stroną jest Hiszpania, jak również do przyznawania, wykonywania i kontroli praw przewozowych wywodzących się z takich umów.
2. Niezależnie od poprzedniego ustępu przepisy niniejszego Dekretu Królewskiego nie mają zastosowania do przyznawania i wykonywania praw przewozowych niezgodnych z postanowieniami zawartymi w umowach dotyczących usług lotniczych, których stroną jest Hiszpania.
3. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego jest organem właściwym do stosowania przepisów zawartych w niniejszym Dekrecie Królewskim.

ROZDZIAŁ II

INFORMACJA NA TEMAT PRAW PRZEWOZOWYCH

Artykuł 3

Obowiązki informacyjne odnoszące się do umów dotyczących usług lotniczych

1. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego, za pośrednictwem strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury (<http://www.fomento.es>), udostępnia aktualne informacje o:
 - a) prawach przewozowych dostępnych na rynkach lotniczych między Hiszpanią a państwami trzecimi, z którymi zostały zawarte umowy dotyczące usług lotniczych;
 - b) prognozach odnośnie do przyszłych negocjacji międzynarodowych w sprawie umów dotyczących usług lotniczych;
 - c) kryteriach oceny projektów operacyjnych stosowanych przez Dyrekcję Generalną Lotnictwa Cywilnego w procedurach przyznawania praw przewozowych zgodnie art. 12;
 - d) umowach dotyczących wszczęcia procedur przyznawania praw przewozowych;
 - e) wynikach procedur przyznawania praw przewozowych;
 - f) zrzeczeniu się, cofnięciu i przeniesieniu przyznanych praw przewozowych.

2. Jeżeli przewoźnicy lotniczy będący posiadaczami praw przewozowych złożą wniosek o opóźnienie ogłoszenia informacji przewidzianej w ust. 1 lit. e) i f), powołując się na poufność swoich planów handlowych, Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego może podjąć decyzję o wstrzymaniu ogłoszenia tej informacji na okres niezbędny do zapewnienia poufności.

W żadnym wypadku nie uzna się, że ogłoszenie tej informacji narusza poufność planów handlowych przewoźnika lotniczego, jeżeli ogłoszenie jest zgodne z kryteriami lub przepisami ustanowionymi na poziomie wspólnotowym.

Artykuł 4

Konsultacje z przewoźnikami lotniczymi

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego, w dowolnym momencie poprzedzającym negocjacje w sprawie usług lotniczych, może wystąpić do przewoźników lotniczych o udzielenie informacji na temat tych praw przewozowych, którymi są zainteresowani.

Informacje te może uzyskać bezpośrednio od przewoźników lotniczych lub za pośrednictwem najbardziej reprezentatywnych hiszpańskich stowarzyszeń przewoźników lotniczych.

ROZDZIAŁ III

TRYB PRYZNAWANIA PRAW PRZEWOZOWYCH NA RYNKACH Z OGRANICZENIAMI

Artykuł 5

Procedura przyznawania praw przewozowych

Procedura uregulowana w tym rozdziale ma zastosowanie do przyznawania praw przewozowych uzyskanych na podstawie umów dotyczących usług lotniczych podpisanych z państwami trzecimi, których stroną jest Hiszpania, jeżeli umowy te przewidują ograniczenia w korzystaniu z praw przewozowych, jak również do sytuacji, w których ograniczenia te zostaną z jakiegokolwiek powodu zniesione.

Dla celów poprzedniego akapitu uznaje się, że umowy dotyczące usług lotniczych przewidują ograniczenia w korzystaniu z praw przewozowych zarówno w przypadku istnienia ograniczeń dotyczących liczby praw, jak i wówczas, kiedy przewidują ograniczenia liczby przewoźników lotniczych, którzy kwalifikują się do korzystania z praw przewozowych.

Artykuł 6

Kwalifikowalność

1. W procedurze przyznawania praw przewozowych uzyskanych przez Hiszpanię na podstawie umowy dwustronnej dotyczącej usług lotniczych podpisanej z państwem trzecim mogą brać udział tylko przewoźnicy lotniczy z siedzibą w Hiszpanii, którzy posiadają koncesję przyznaną zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.

2. O przyznanie praw przewozowych uzyskanych na podstawie umów wielostronnych podpisanych z państwami trzecimi, których stroną jest Hiszpania, mogą ubiegać się przewoźnicy lotniczy spełniający warunki ustanowione w podpisanej umowie.

Artykuł 7

Wszczęcie procedury przyznawania praw przewozowych

1. Procedurę przyznawania praw przewozowych wszczyna z urzędu Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego.

Zainteresowani przewoźnicy lotniczy mogą zawiadomić Dyrekcję Generalną Lotnictwa Cywilnego o swoim zainteresowaniu wszczęciem procedury.

2. W uchwale dotyczącej wszczęcia procedury określa się dostępne prawa przewozowe, termin złożenia wniosków o dopuszczenie do udziału w procedurze przyznawania, wartość lub zakres wartości, które należy przypisać kryteriom oceny projektów operacyjnych uczestniczących w procedurze oraz, w stosownych przypadkach, warunki dodatkowe w stosunku do tych o charakterze ogólnym przewidzianych w niniejszym Dekrecie Królewskim, które należy spełnić z uwagi na specyfikę rynku i które uwzględnia się przy ocenie wniosków.

Warunki dodatkowe, których dotyczy poprzedni paragraf, mają charakter obiektywny i w żadnym wypadku nie oznaczają dla uprawnionych przewoźników lotniczych ograniczeń w dostępie do praw przewozowych.

3. Uchwała dotycząca wszczęcia procedury publikowana jest na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury (<http://www.fomento.es>) i podawana do wiadomości wszystkim przewoźnikom lotniczym, którzy w ramach procedury konsultacji przewidzianej w art. 4 wykazali zainteresowanie uzyskaniem dostępnych praw przewozowych, oraz najbardziej reprezentatywnym hiszpańskim stowarzyszeniem przewoźników lotniczych.

Uwzględniając interes ogólny, Dyrektor Generalny Lotnictwa Cywilnego może podjąć decyzję o ogłoszeniu uchwały o wszczęciu procedury w hiszpańskim Dzienniku Urzędowym, jak również, w stosownych przypadkach, w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 8

Warunki dotyczące wniosku

1. Przewoźnicy lotniczy, którzy po spełnieniu wymogów określonych w niniejszym Dekrecie Królewskim ubiegają się o przyznanie dostępnych praw przewozowych zgodnie z uchwałą o wszczęciu procedury, muszą przedstawić swoje wnioski w terminie przewidzianym w uchwale o wszczęciu procedury, na piśmie, w formie określonej w art. 38 ust. 4 ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r. lub za pośrednictwem dowolnego środka elektronicznego umożliwiającego stwierdzenie jego autentyczności, w trybie określonym w ustawie nr 11/2007 z dnia 22 czerwca 2007 r. o dostępie elektronicznym obywateli do usług publicznych.

Wniosek skierowany do Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego musi być sporządzony w języku określonym w art. 36 ust. 1 ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r.

2. Do wniosku należy załączyć projekt operacyjny, który przewoźnik zamierza realizować na rynku, do którego należą wnioskowane prawa przewozowe. Projekt zawiera przynajmniej następujące informacje:

- a) charakterystykę proponowanej usługi obejmującą przynajmniej: opis trasy, usług i proponowanych szlaków, przewidywane częstotliwości, typ statków powietrznych, z których zamierza korzystać, ich konfigurację i pojemność, typ operacji z kodem własnym lub dzielonym, przewidywane połączenia, w stosownych przypadkach, i warunki ustanowione dla zapewnienia ciągłości usługi, jak również przynależność do sieci globalnej, o ile zachodzi potrzeba;
- b) stosunek jakości do ceny oferowany konsumentom z wyszczególnieniem, między innymi, przewidywanych widełek cenowych, usług oferowanych pasażerom i świadczeń dostępnych na pokładzie;
- c) dostęp użytkowników do usługi, w tym przewidywane rozwiązania mające zapewnić dostęp osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, a także między innymi przewidywane sposoby rezerwacji, biura kontaktowe, sieć sprzedaży i usługi elektroniczne, które zostaną udostępnione użytkownikom w celu skorzystania z usługi;
- d) możliwości techniczne i handlowe przewoźnika lotniczego pozwalające na świadczenie usług i zapewnienie wykonalności i ciągłości operacji. W związku z tym należy dostarczyć informacje na temat sytuacji ekonomiczno-finansowej przedsiębiorstwa, konkretny biznesplan dotyczący projektu, ocenę jego wpływu na konkurencyjność, informację na temat ewentualnej przynależności do sojuszu linii lotniczych i zdolności operacyjnej;
- e) wpływ projektu na poprawę połączeń regionalnych;
- f) sprawozdanie finansowe dotyczące projektu uwzględniające, między innymi, prognozę na temat kosztów i przychodów powiązanych z daną operacją, zarówno globalnych jak i jednostkowych, przewidywaną ofertę, *block time*, prognozy dotyczące popytu, umowy, relacje z agentami, operatorami i wszelkie inne istotne okoliczności mające wpływ na rentowność ekonomiczną projektu;
- g) raport na temat oddziaływania projektu na środowisko;
- h) czas trwania i proponowaną datę rozpoczęcia świadczenia usług, która w żadnym wypadku nie może wykroczać poza termin dwunastu miesięcy, licząc od daty podjęcia uchwały o wszczęciu procedury, o ile uchwała ta nie przewiduje innego terminu;
- i) dane dotyczące jakichkolwiek innych wymogów dodatkowych, które zostały wcześniej określone w uchwale o wszczęciu procedury podjętej przez Dyрекcję Generalną Lotnictwa Cywilnego, uwzględniając specyfikę rynku;
- j) szacunkowy wpływ projektu na rozwój infrastruktury i na tworzenie miejsc pracy.

3. Jeżeli dokumentacja przedstawiona zgodnie z przepisami niniejszego artykułu nie spełni wymogów określonych w ust. 1 i 2, organ prowadzący postępowanie zażąda od zainteresowanego przewoźnika lotniczego, aby usunął wykryte niedociągnięcia w nieprzekraczalnym terminie 10 dni. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie złoży w tym terminie żądanej dokumentacji, uzna się, że zrezygnował ze złożenia wniosku.

Usunięcie braków w złożonym projekcie operacyjnym będzie ograniczać się do uzupełnienia minimalnej zawartości przewidzianej w ust. 2, z zastrzeżeniem, że nie będzie dopuszczalne sformułowanie nowej wersji wniosku poddanego pod ocenę ani wprowadzanie poprawek do złożonego projektu operacyjnego.

Artykuł 9

Prowadzenie postępowania i poufność

1. Kierownik jednostki Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego właściwej dla umów międzynarodowych dotyczących usług lotniczych jest organem prowadzącym postępowanie, wszczynającym je i nim kierującym.

2. Informacje zawarte w projekcie operacyjnym określone jako poufne przez przewoźników lotniczych nie mogą zostać udostępnione konkurentom, aby nie zmniejszyć przewagi konkurencyjnej.

Jeżeli zastrzeżenie poufności dotyczy danych, które w uzasadniony sposób zostaną uznane za nieistotne dla potrzeb postępowania, organ prowadzący postępowanie, po uprzednim wysłuchaniu przewoźnika lotniczego, który złożył dany projekt operacyjny, określa, które informacje zakwalifikowane jako poufne mogą poznać inni przewoźnicy lotniczy uczestniczący w postępowaniu.

Artykuł 10

Propozycja decyzji

1. Jeżeli prawa przewozowe dostępne w każdej procedurze są niewystarczające do pokrycia zapotrzebowania przewoźników lotniczych uczestniczących w procedurze przyznawania, po przeanalizowaniu uwag zainteresowanych stron odnośnie do raportu z oceny i przyznania praw przewozowych, zgodnie z art. 11 ust. 5, organ prowadzący postępowanie sporządza propozycję decyzji.

2. Jeżeli prawa przewozowe dostępne w każdej procedurze są wystarczające do pokrycia zapotrzebowania przewoźników lotniczych uczestniczących w procedurze przyznawania, organ prowadzący postępowanie stwierdza, czy zachodzą okoliczności stanowiące podstawę do odmowy przyznania wnioskowanych praw przewozowych zgodnie z art. 13 ust. 2.

Po przeprowadzeniu tej weryfikacji oraz po wysłuchaniu przewoźników lotniczych uczestniczących w procedurze organ prowadzący postępowanie sporządza propozycję decyzji, chyba że można zrezygnować z przeprowadzania tej czynności na podstawie art. 84 ust. 4 ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r.

3. Propozycja decyzji zawiera wykaz wnioskodawców, którym przyznaje się prawa przewozowe oraz, w stosownych przypadkach, wynik oceny projektów operacyjnych i jednoznaczne odrzucenie pozostałych wniosków.

W propozycji decyzji można odstąpić od przyznania dostępnych praw przewozowych w trybie przewidzianym w art. 13 ust. 2.

4. W sytuacjach przewidzianych w ust. 1 propozycja decyzji może dodatkowo zawierać uporządkowany zgodnie z zasadą pierwszeństwa wykaz wszystkich wniosków, które spełniają warunki wymagane do zarządzania dostępnymi prawami przewozowymi, ale nie zostały wybrane ze względu niewystarczającą liczbę praw przewozowych.

Jeżeli przy sporządzaniu propozycji decyzji wykorzystana jest możliwość przewidziana w niniejszym ustępie, informacja o tym zostaje przekazana wszystkim przewoźnikom lotniczym wymienionym w wykazie, aby w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni każdy z nich zaakceptował wykonywanie praw przewozowych, które przysługiwałyby mu zgodnie z propozycją decyzji i zawartymi w niej warunkami, również wtedy, gdy prawa przewozowe zostałyby mu przyznane w wyniku ich nieprzyjęcia przez innych, wyżej sklasyfikowanych przewoźników.

Jeżeli którykolwiek z konkurentów zrezygnuje z dalszego ubiegania się o przyznanie praw przewozowych po przedstawieniu propozycji decyzji, prawa te przyznaje się temu wnioskodawcy lub wnioskodawcom, którym przysługiwałyby one zgodnie z zasadą pierwszeństwa.

Skuteczność uporządkowanego wykazu zgodnego z zasadą pierwszeństwa i obejmującego wszystkie wnioski na zasadach określonych w niniejszym ustępie wpisuje się w procedurę, którą kończy wydanie decyzji zgodnie z przepisami art. 13.

5. Propozycję decyzji przedkłada się Dyrektorowi Generalnemu Lotnictwa Cywilnego po zakończeniu czynności przewidzianych w poprzednim ustępie, aby wydał on właściwą decyzję zgodnie z art. 13.

Propozycja decyzji nie przyznaje żadnych praw podmiotom zainteresowanym.

Artykuł 11

Ocena projektów operacyjnych

1. W trybie przewidzianym w art. 10 ust. 1 projekty operacyjne złożone przez przewoźników oceniane są w sposób przejrzysty i niedyskryminujący przez komisję techniczną podlegającą Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego, której skład i funkcje określono w niniejszym artykule.

2. Komisji technicznej przewodniczy kierownik jednostki Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego właściwej dla umów międzynarodowych dotyczących usług lotniczych.

W skład komisji technicznej wchodzi trzech członków powołanych przez jej przewodniczącego spośród personelu legitymującego się wystarczającymi kwalifikacjami technicznymi, zatrudnionego przez Biuro Sekretarza Stanu ds. Transportu lub podlegające mu organy zarządzające.

Sekretarzem komisji jest jej członek najniższy rangą, z najkrótszym stażem pracy i najmłodszy wiekiem, według tej kolejności.

Ustanowienie i działanie komisji technicznej jest wspierane zasobami ludzkimi i materialnymi Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego i, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do jej składu – zasobami ludzkimi Biura Sekretarza Stanu lub podlegających mu organów zarządzających, o ile nie pociąga to za sobą zwiększenia wydatków pochodzących ze środków publicznych.

3. Komisja techniczna działa w oparciu o przepisy dotyczące organów kolegialnych zawarte w tytule II, rozdział II ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r. i posiada uprawnienia do żądania dla potrzeb oceny projektów wszelkich danych lub raportów, jakie uzna za stosowne, zarówno od innych organów lub podmiotów Ministerstwa Infrastruktury, jak i podmiotów podlegających Administracji Państwowej. Jednocześnie komisja techniczna może żądać od zainteresowanych stron wyjaśnień dotyczących dowolnych kwestii wynikających ze złożonych projektów.

Komisja techniczna może się ukonstytuować i podejmować uchwały z wykorzystaniem środków elektronicznych zgodnie z pierwszym rozporządzeniem dodatkowym do ustawy nr 11/2007 z dnia 22 czerwca 2007 r. o dostępie elektronicznym obywateli do usług publicznych.

4. Po zbadaniu projektów zgodnie z kryteriami oceny ustalonymi w artykule 12 i po określeniu wartości lub zakresu wartości, które należy przypisać każdemu z nich zgodnie z przepisami uchwały o wszczęciu procedury, komisja techniczna opracowuje raport techniczny z oceny i przyznania praw przewozowych.

5. Po opracowaniu raportu technicznego z oceny i przyznania praw przewozowych organ prowadzący postępowanie wysłucha stron zainteresowanych procedurą w terminie 10 dni.

Artykuł 12

Kryteria oceny projektów operacyjnych

Komisja techniczna opracowuje swój raport techniczny z oceny i przyznania praw przewozowych na podstawie następujących kryteriów:

- a) optymalizacja wykorzystania praw przewozowych, których dotyczy wnioski, uwzględniając między innymi charakterystykę trasy, proponowane szlaki, częstotliwość lotów i pojemność statków powietrznych, przewidywane połączenia i typ operacji;
- b) korzyści dla konsumentów z punktu widzenia stosunku jakości do ceny i dostępności;
- c) wykonalność techniczna, handlowa i ekonomiczna projektu oraz zapewnienie ciągłości operacji i świadczenia usług, uwzględniając między innymi sytuację ekonomiczno-finansową przewoźnika, biznesplan dotyczący projektu, ocenę wpływu na konkurencyjność, jak również przynależność do sojuszu linii lotniczych;

- d) oddziaływanie ekonomiczne i środowiskowe projektu, uwzględniając między innymi przewidywaną podaż i popyt, umowy, wpływ nowych tras na gospodarkę regionu, z którego będą prowadzone operacje i zdolność do lotu statków powietrznych, których wykorzystanie przewidziano, dostosowanie do systemu handlu emisjami i przeciwdziałanie zmianie klimatu;
- e) oddziaływanie projektu na konkurencyjność, uwzględniając między innymi dostęp nowych operatorów i dywersyfikację przewoźników;
- f) oddziaływanie projektu na zwiększenie liczby tras lotniczych i połączeń międzyregionalnych, uwzględniając między innymi otwarcie nowych tras lotniczych, wykorzystanie nowych hiszpańskich portów lotniczych oraz poprawę połączeń z punktu widzenia regionów i pasażerów poprzez tworzenie nowych tras, zwiększenie liczby dni, w których prowadzone są operacje, częstotliwości, rozkłady lotów lub czasy na połączenie;
- g) dostosowanie projektu do warunków dodatkowych ustalonych przez Dyрекję Generalną Lotnictwa Cywilnego ze względu na charakter i potrzeby rynku zgodnie z przepisami art. 7 ust. 1.

Artykuł 13

Zakończenie procedury

1. Po otrzymaniu propozycji decyzji Dyrektor Generalny Lotnictwa Cywilnego kończy procedurę, wydając decyzję, w której, w stosownym przypadku, orzeka przyznanie dostępnych praw i ustala warunki wykonywania tych praw.

Ponadto decyzja musi wskazywać wnioskodawcę lub wnioskodawców, którym przyznaje się prawa przewozowe, jak również, w stosownych przypadkach, jednoznaczne odrzucenie pozostałych wniosków oraz, w trybie przewidzianym w art. 10 ust. 1, wynik oceny projektów operacyjnych, które uczestniczyły w procedurze.

Dyrektor Generalny Lotnictwa Cywilnego może uzasadnić decyzję przez odesłanie do raportu technicznego przewidzianego w art. 11 ust. 4 lub do propozycji decyzji.

2. W każdym wypadku decyzja kończąca postępowanie może nie przyznać części lub wszystkich praw przewozowych lub odstąpić od przyznania wszystkich dostępnych praw, jeśli nie zostanie należycie udowodniony wystarczający stopień wykonalności i ciągłości operacji, o których przyznano wnioskowano, lub gdy nie będzie podmiotu zapewniającego świadczenie usług w zakresie transportu lotniczego między Hiszpanią a państwem trzecim lub gwarantującego właściwe wykorzystanie praw przewozowych w interesie publicznym lub dla dobra użytkowników transportu powietrznego.

W nieprzekraczalnym terminie sześciu miesięcy, licząc od daty decyzji orzekającej o nieprzyznaniu części lub wszystkich praw przewozowych, Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego ogłasza nową procedurę przyznawania zgodnie z art. 7, z zastrzeżeniem, że przyczyną takiej decyzji nie jest brak lub niedostateczna liczba wniosków.

3. Od decyzji, o której należy zawiadomić wszystkie zainteresowane strony w nieprzekraczalnym terminie trzech miesięcy od daty przyjęcia uchwały o wszczęciu procedury, możliwe jest odwołanie do Biura Sekretarza Stanu ds. Transportu przewidziane w art. 114 ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r., które należy wnieść w terminie jednego miesiąca.

4. W przypadku niewydania decyzji i zawiadomienia o niej upływ terminu nie zwalnia Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego od wykonania ustawowego obowiązku wydania decyzji.

Jednakże jeżeli po upływie powyższego terminu nie zostanie wydana jednoznaczna decyzja, zainteresowane strony mogą uznać, że ich żądania zostały odrzucone w drodze milczenia administracji zgodnie z art. 44 ust. 1 ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r. i mogą się wówczas odwołać od domniemanej decyzji zgodnie z poprzednim ustępem, które to odwołanie należy wnieść w terminie trzech miesięcy, licząc od dnia następującego po tym, w którym milczenie administracji wywołało skutek.

Bieg terminu na podjęcie decyzji ulegnie zawieszeniu, kiedy zainteresowani zostaną wezwani do uzupełnienia braków lub dostarczenia dokumentów, lub innych elementów niezbędnych do wydania decyzji, na okres między wezwaniem do usunięcia niedociągnięć a rzeczywistym wykonaniem żądania zawartego w wezwaniu przez adresata zgodnie z art. 42 ust. 5 lit. a) ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r.

5. Po zakończeniu procedury Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego przekazuje do Państwowej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego informację na temat praw przewozowych przyznanych w każdej procedurze, aby ta zatwierdziła, o ile zachodzi podstawa, programy świadczenia usług lotniczych przez przewoźników lotniczych.

Państwowa Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego nie zatwierdza programów dotyczących świadczenia usług lotniczych, jeżeli nie zostanie należycie potwierdzone, że Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego przyznała odnośne prawa przewozowe.

ROZDZIAŁ IV

KONTROLA, UCHYLENIE I PRZENIESIENIE PRYZNANYCH PRAW PRZEWOZOWYCH NA RYNKACH Z OGRANICZENIAMI

Artykuł 14

Obowiązki przewoźników lotniczych dotyczące korzystania z praw przewozowych

1. Przewoźnicy lotniczy korzystający z praw przewozowych nabytych w trybie przewidzianym w rozdziale III mają obowiązek rzeczywistego korzystania z takich praw przewozowych na warunkach orzeczonych w decyzji o przyznaniu oraz, bez uszczerbku dla tej decyzji, w przedłożonym projekcie operacyjnym.
2. Nie naruszając przepisów poprzedniego ustępu, w przypadku wystąpienia siły wyższej, Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego po uprzednim wniosku złożonym przez przewoźników lotniczych może zatwierdzić, w drodze wyjątku i na czas określony:
 - a) moratorium w sprawie wykonania obowiązków przewoźników lotniczych lub
 - b) warunki korzystania z przyznanych praw przewozowych inne niż te ustalone w decyzji o przyznaniu i, w stosownym przypadku, w przedłożonym projekcie operacyjnym.
3. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego może wyrazić zgodę, na wniosek zainteresowanego przewoźnika lotniczego i ze względu na uzasadnioną przyczynę, na opóźnienie w rozpoczęciu świadczenia usługi lub na jej czasowe zawieszenie, przy czym w obu przypadkach na okres nie dłuższy niż sześć miesięcy.

Artykuł 15

Kontrola wykonywania obowiązków przez przewoźników lotniczych

1. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego odpowiada za kontrolę rzeczywistego wykorzystywania przez przewoźników lotniczych przyznanych im praw przewozowych na warunkach ustanowionych w decyzji o przyznaniu lub w pozwoleniach nadzwyczajnych, o których mowa w art. 14 ust. 2 i 3.

W związku z powyższym może ona żądać udostępnienia wszelkich danych lub raportów, które uzna za konieczne, zarówno od innych organów i podmiotów Ministerstwa Infrastruktury, jak i podmiotów posiadających własną osobowość prawną i środki techniczne, podległych Administracji Państwowej.
2. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego rozpatruje należycie uzasadnione reklamacje złożone przez konkurujących przewoźników lotniczych z tytułu nieskutecznego korzystania lub braku korzystania z praw przewozowych.

Artykuł 16

Uchylenie

1. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego, po uprzednim wysłuchaniu przewoźnika lotniczego w terminie 10 dni roboczych, uchyla definitywnie przyznane prawa przewozowe, jeżeli przewoźnik lotniczy:
 - a) w przewidzianym dniu rozpoczęcia operacji nie rozpocznie wykonywania lotów lub nie wykona wszystkich przewidzianych lotów zgodnie z warunkami decyzji o przyznaniu praw, projektu operacyjnego lub zezwolenia udzielonego przez Dyrekcję Generalną Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 14;
 - b) przerwie operacje lub nie wznowi ich na warunkach, które zostały orzeczone w zezwoleniu udzielonym przez Dyrekcję Generalną Lotnictwa Cywilnego zgodnie z art. 14;
 - c) nie spełni warunków, które zostały orzeczone w decyzji o przyznaniu i, w stosownych przypadkach, w przedłożonym projekcie operacyjnym lub w zezwoleniu udzielonym przez Dyrekcję Generalną Lotnictwa Cywilnego zgodnie z art. 14, w sposób mający negatywny wpływ na skuteczność wykorzystania przyznanych praw przewozowych, jakośd usług i korzyści dla użytkowników;
 - d) utraci koncesję;

e) rażąco naruszy obowiązki wynikające z przepisów mających zastosowanie do świadczenia usług lotniczych, z umów międzynarodowych, zgodnie z którymi zostały przyznane prawa przewozowe, lub z innych norm międzynarodowych.

2. Uchylenie prawa do korzystania z praw przewozowych nie ma charakteru sankcji i jest stosowane bez uszczerbku dla zastosowania właściwych przepisów o wykroczeniach i sankcjach.

3. Decyzję o uchyleniu można zaskarżyć w trybie przewidzianym w art. 114 ustawy nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r. do Biura Sekretarza Stanu ds. Transportu w terminie jednego miesiąca.

Artykuł 17

Rezygnacja

W dowolnym momencie przewoźnicy lotniczy, którzy uzyskali prawa przewozowe w trybie przewidzianym w rozdziale III, mogą zrezygnować z dalszego korzystania z tychże praw, zawiadamiając o tym Dyрекję Generalną Lotnictwa Cywilnego z wyprzedzeniem co najmniej trzech miesięcy w stosunku do przewidywanej daty zakończenia operacji.

Artykuł 18

Przeniesienie praw przewozowych

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego może wyrazić zgodę na przeniesienie praw przewozowych uzyskanych w trybie przewidzianym w rozdziale III na rzecz przewoźnika, który łączy się z innym przewoźnikiem lub jest przez niego przejmowany, pod warunkiem spełnienia warunków początkowych dotyczących przyznania praw oraz tego, że przeniesienie nie wpłynie negatywnie na dokonaną ocenę zgodnie z art. 12 lit. e).

Przewoźnik lotniczy składający wniosek o przeniesienie praw przewozowych jest zobowiązany do załączenia do tego wniosku informacji o wszelkich procedurach lub dochodzeniach wszczętych przez organy właściwe w sprawach ochrony konkurencji na skutek dokonanego połączenia lub przejęcia.

ROZDZIAŁ V

PRAWA PRZEWOZOWE NA RYNKACH, NA KTÓRYCH NIE ISTNIEJĄ OGRANICZENIA

Artykuł 19

Korzystanie z praw przewozowych

Prawa przewozowe wynikające z umów dotyczących usług lotniczych zawartych z państwami trzecimi, nieprzewidujących ograniczeń liczby praw przewozowych lub liczby przewoźników lotniczych, którzy mogą z nich korzystać, będą swobodnie wykorzystywane przez przewoźników lotniczych spełniających warunki ustanowione w podpisanej umowie, po uprzednim zatwierdzeniu ich programu operacji przez Państwową Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.

Artykuł 20

Kontrola i uchylenie

1. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego odpowiada za kontrole i nadzór nad tym, czy prawa przewozowe regulowane w niniejszym rozdziale są wykorzystywane zgodnie z postanowieniami zawartymi w umowie dotyczącej usług przewozowych, z której wynikają, i w przepisach prawa mających zastosowanie do świadczenia usług lotniczych.

W związku z powyższym Państwowa Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przekazuje Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego, raz na pół roku wraz z zakończeniem każdego sezonu ruchu lotniczego, szczegółowe informacje na temat praw przewozowych, które zostały zatwierdzone i na temat operacji przeprowadzonych przez przewoźników lotniczych na rynkach, na których istnieją ograniczenia.

Do tych celów za sezony ruchu lotniczego uznaje się te, które zostały ustanowione przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (International Air Transport Association, IATA).

2. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego uchyli korzystanie z tych praw przewozowych w sytuacjach przewidzianych w art. 16 ust. 1 lit. d) i e), a także wówczas, gdy korzystanie z takich praw przewozowych nie będzie gwarantować ciągłości i wykonalności operacji lub należytego korzystania z praw przewozowych w interesie publicznym lub dla dobra użytkowników transportu powietrznego.

*Postanowienie przejściowe jedyne***Prawa przewozowe wykorzystywane przed wejściem w życie niniejszego Dekretu Królewskiego**

1. Prawa przewozowe przyznane przed wejściem w życie niniejszego Dekretu Królewskiego zachowują ważność na tych samych warunkach, na jakich zostały przyznane.

Niezależnie od powyższego do praw przewozowych już przyznanych będzie mieć zastosowanie rozdział IV niniejszego Dekretu Królewskiego dotyczący trybu sprawowania kontroli, uchylania i przenoszenia przyznanych praw przewozowych.

2. Jednocześnie prawa przewozowe, z których korzystano przed wejściem w życie tego Dekretu Królewskiego i które nie były objęte procedurą przyznania, podlegają trybowi kontroli przewidzianemu w rozdziale V.

*Postanowienie końcowe pierwsze***Właściwość**

Niniejszy Dekret Królewski został wydany na podstawie wyłącznych kompetencji przyznanych państwu na podstawie art. 149 ust. 1 pkt 20 Konstytucji w przedmiocie kontroli przestrzeni powietrznej, ruchu i transportu powietrznego.

*Postanowienie końcowe drugie***Tryb uzupełniający**

W sprawach nieprzewidzianych jednoznacznie w niniejszym Dekrecie Królewskim będzie mieć zastosowanie ustawa nr 30/1992 z dnia 26 listopada 1992 r. o ustroju prawnym administracji publicznej i powszechnym postępowaniu administracyjnym, ustawa nr 11/2007 z dnia 22 czerwca 2007 r. o dostępie elektronicznym obywateli do usług publicznych i pozostałe właściwe przepisy prawa hiszpańskiego.

*Postanowienie końcowe trzecie***Zastosowanie prawa Unii Europejskiej**

Niniejszy Dekret Królewski transponuje do hiszpańskiego porządku prawnego upoważnienie przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi.

*Postanowienie końcowe czwarte***Rozporządzenia wykonawcze**

Minister Infrastruktury wyda rozporządzenia wykonawcze niezbędne do należytego wykonywania przepisów niniejszego Dekretu Królewskiego.

*Postanowienie końcowe piąte***Wejście w życie**

Niniejszy Dekret Królewski wchodzi w życie po upływie dwóch miesięcy od dnia jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Państwa*.

Madryt dnia 18 listopada 2011 r.

Minister Infrastruktury

José BLANCO LÓPEZ

KRÓL JUAN CARLOS