

## INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

### **Krajowa procedura portugalska dotycząca przyznania ograniczonych praw przewozowych**

(2013/C 70/07)

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 publikuje następującą procedurę krajową dotyczącą rozdziału praw przewozowych między kwalifikujących się przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, w przypadkach gdy prawa te ograniczone są umowami lotniczymi z państwami trzecimi.

MINISTERSTWO GOSPODARKI I PRACY

#### **Dekret z mocą ustawy nr 116/2012 z dnia 29 maja 2012 r.**

Podróże lotnicze spełniają potrzeby i funkcje, których znaczenie w politycznym i geograficznym kontekście naszego kraju uzasadnia zobowiązanie państwa do opracowania środków instytucjonalnych umożliwiających podjęcie najważniejszych kroków w celu osiągnięcia odpowiedniej równowagi między licznymi interesami – zarówno publicznymi, jak i prywatnymi – związanymi z transportem lotniczym jako takim.

Jednakże kwestie związane z transportem lotniczym, w szczególności w zakresie dostępu do rynku, w obszarze pozawspólnotowego transportu lotniczego podlegają nadal przepisom dekretu z mocą ustawy nr 66/92 z dnia 23 kwietnia 1992 r.

Wszystkie aspekty wyżej wymienionych przepisów krajowych uległy znaczącym zmianom, gdy Unia Europejska wprowadziła przepisy regulujące dostęp do wspólnotowego rynku transportu lotniczego w zakresie wewnątrzspólnotowego transportu lotniczego poprzez opublikowanie trzech pakietów prawodawczych, z których ostatni nosi nazwę „trzeciego pakietu dotyczącego liberalizacji transportu lotniczego we Wspólnocie”, oraz następujące po nim opublikowanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.

Wspomniane rozporządzenie wspólnotowe nie tylko wprowadza zmiany w systemie, ale także konsoliduje w ramach jednego instrumentu prawnego poprzednie systemy przewidziane w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2407/92 w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym, rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspólnotowych tras lotniczych oraz w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2409/92, każde z wymienionych rozporządzeń jest z dnia 23 lipca 1992 r.

Ponieważ do chwili obecnej nie wprowadzono żadnych zmian, pozawspólnotowy transport lotniczy nadal podlega przepisom krajowym przewidzianym w wyżej wymienionym dekrete z mocą ustawy, niezależnie od zasad określonych, odpowiednio, w dwustronnych umowach o przewozach lotniczych oraz w innych powiązanych dwu- i wielostronnych instrumentach prawnych i administracyjnych zawartych między państwami w obszarze stosunków międzynarodowych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi oraz tych zawartych pomiędzy Unią Europejską, państwami członkowskimi i państwami trzecimi.

Z orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości w sprawach C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 i C-476/98 wynika, że Wspólnota ma kompetencje w zakresie różnych aspektów, które muszą być uwzględnione w dwustronnych umowach o przewozach lotniczych zawieranych pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi.

W tym zakresie zostało przyjęte rozporządzenie (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.

Tym samym, w przypadkach kiedy przedmiot umowy objęty jest częściowo kompetencjami Wspólnoty, a częściowo kompetencjami państw członkowskich, konieczne jest zapewnienie ścisłej współpracy między państwami członkowskimi a instytucjami Wspólnoty zgodnie z wymogami wyżej wymienionego rozporządzenia.

Rozporządzenie stanowi również, że państwa członkowskie powinny ustanowić niedyskryminujące i przejrzyste procedury dotyczące podziału praw przewozowych między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi, zabezpieczając jednocześnie potrzebę zachowania ciągłości przewozów lotniczych przy stosowaniu takich procedur.

Dlatego oczywiste jest, że przepisy krajowe przewidziane w dekrete z mocą ustawy nr 66/92 z dnia 23 kwietnia 1992 r. są zupełnie niedostosowane do nowych wymogów w zakresie podziału praw przewozowych w kontekście pozawspólnotowego transportu lotniczego, ponieważ dekret ten został wydany wcześniej niż nowsze przepisy określone przez Unię Europejską regulujące negocjowanie i wykonanie umów o przewozach lotniczych zawieranych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Niektóre przepisy dekretu są wręcz sprzeczne z prawem wspólnotowym, co oznacza, że niezbędna jest harmonizacja dekretu i dostosowanie go do całości obowiązujących wspólnotowych ram prawnych.

Głównym celem niniejszego dekretu z mocą ustawy jest więc ustanowienie krajowych ram prawnych, które będą uwzględniać nowe wspólnotowe ramy prawne w zakresie podziału praw przewozowych oraz wykonywać je w interesie krajowym w sposób zgodny z zasadami prawa wspólnotowego.

Ponieważ rynek pozawspólnotowego transportu lotniczego musi podlegać spójnym i niezależnym przepisom prawnym tworzącym jeden system prawny, celem niniejszego dekretu z mocą ustawy jest stworzenie systemu, który doprecyzuje i ustanowi warunki i procedury dotyczące podziału praw przewozowych w kontekście działalności związanej z regularnymi pozawspólnotowymi przewozami lotniczymi.

Niniejszy dekret stanowi, że wykonywanie regularnych pozawspólnotowych przewozów lotniczych wymaga posiadania zezwolenia eksploatacyjnego wydanego przez Krajowy Instytut Lotnictwa Cywilnego (INAC), I.P.

W odniesieniu do dostępu do rynku stosuje się zasadę niedyskryminującego traktowania, zgodnie z którą wszystkim wspólnotowym przewoźnikom lotniczym zezwala się na dostęp do tras lotniczych dostępnych w ramach umów o przewozy lotnicze zawartych przez Portugalię.

Tym samym, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 847/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. niniejszy dekret z mocą ustawy ustanawia niedyskryminującą i przejrzystą procedurę podziału praw przewozowych w sytuacjach, gdy umowa o przewozach lotniczych lub zmiany do takiej umowy przewidują ograniczenia ilościowe w korzystaniu z dostępnych praw przewozowych lub w liczbie przewoźników lotniczych kwalifikujących się do skorzystania z takich praw przewozowych.

Dekret stanowi również wyraźnie, że jeżeli jest to dozwolone na mocy danej umowy o przewozach lotniczych i zgodne z jej postanowieniami, przewoźnikom lotniczym zezwala się na zawieranie między sobą prywatnych umów handlowych, dotyczących na przykład łączenia przewozów lotniczych oraz zawieranie porozumień o dzieleniu oznaczeń linii, w celu wykonywania regularnych przewozów na trasach lotniczych na podstawie jednego zezwolenia eksploatacyjnego posiadanego wspólnie przez danych przewoźników, zgodnie z art. 15 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r.

Dekret ustanawia również system kar dotyczących procedury udzielania zezwoleń na regularne pozawspólnotowe przewozy lotnicze, z określeniem naruszeń zgodnie z zakresem wymaganym z uwagi na ochronę interesów.

Przeprowadzono konsultacje ze stowarzyszeniami reprezentującymi sektor oraz z organami rządowymi regionów autonomicznych.

Tym samym:

Zgodnie z art. 198 ust. 1 lit. a) konstytucji Portugalii rząd niniejszym zarządza, co następuje:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres

1. Niniejszy dekret z mocą ustawy ustanawia ramy prawne dotyczące dostępu do rynku i praw przewozowych w regularnym pozawspólnotowym transporcie lotniczym.
2. Niniejszy dekret z mocą ustawy stosuje się do wspólnotowych przewoźników lotniczych zamierzających wykonywać regularne przewozy lotnicze na trasach, w przypadku których Portugalia jest punktem początkowym lub punktem przeznaczenia.
3. Niniejszego dekretu z mocą ustawy nie stosuje się do wykonywania przewozów lotniczych na trasach wewnątrzspólnotowych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r.

## Artykuł 2

### Definicje i skróty

Na potrzeby niniejszego dekretu z mocą ustawy przyjmuje się niniejszym definicje określone w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz następujące definicje:

- a) „zezwolenie eksploatacyjne na regularne przewozy lotnicze” oznacza udzielone przewoźnikowi lotniczemu prawo do wykonywania regularnych pozawspólnotowych przewozów lotniczych;
- b) „wyznaczenie” oznacza akt, w którym Portugalia powiadamia państwo będące drugą stroną umowy o przewozach lotniczych o tym, które przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa otrzymały prawa przewozowe dostępne w ramach umowy;
- c) „prawo przewozowe” oznacza prawo do wykonywania przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi. Kilka portów lotniczych (system portów lotniczych) obsługujących tę samą miejscowość uznaje się za pojedynczy port lotniczy, jak określono w umowie o przewozach lotniczych. Prawo przewozowe jest wyrażone jako specyfikacja geograficzna lub fizyczna lub jako kombinacja specyfikacji, określająca liczbę przewoźników lotniczych, jaka ma być wyznaczona, oraz pojemność i cel transportu, jaki ma być wykonywany;
- d) „IATA” (International Air Transport Association) oznacza Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego;
- e) „INAC, I.P.” oznacza Instituto Nacional de Aviação Civil (Krajowy Instytut Lotnictwa Cywilnego);
- f) „sezon zimowy IATA” oznacza okres od ostatniej niedzieli października do ostatniej soboty marca;
- g) „sezon letni IATA” oznacza okres od ostatniej niedzieli marca do ostatniej soboty października;
- h) „przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz” oznacza przewoźnika lotniczego, który wykonuje lub zamierza wykonywać loty na podstawie umowy z pasażerem lub w imieniu innej osoby prawnej lub fizycznej posiadającej umowę z takim pasażerem;
- i) „regularny przewóz lotniczy” oznacza serię lotów posiadających wszystkie wymienione cechy:
  - (i) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego upoważnionych agentów);
  - (ii) przewóz wykonywany jest w taki sposób, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi: zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, albo w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;
- j) „pozawspólnotowy regularny przewóz lotniczy” oznacza regularny przewóz lotniczy wykonywany między punktami położonymi w Portugalii a punktami położonymi na terytorium innego państwa lub innych państw.

## ROZDZIAŁ II

### ZEZWOLENIE EKSPLOATACYJNE NA POZAWSPÓLNOTOWE REGULARNE PRZEWOZY LOTNICZE

#### SEKCJA I

#### Procedury

#### Artykuł 3

#### Zezwolenie eksploatacyjne

1. Wykonywanie regularnych pozawspólnotowych przewozów lotniczych wymaga posiadania zezwolenia wydanego przez INAC, I.P.
2. Zezwolenia eksploatacyjne wydawane na podstawie niniejszego dekretu z mocą ustawy są nieprzenoszalne.

*Artykuł 4***Obowiązek sprawozdawczy**

INAC, I.P. publikuje i aktualizuje na swojej stronie internetowej następujące informacje dotyczące praw przewozowych dostępnych do wykorzystania:

- a) program dwustronnych negocjacji dotyczących przewozów lotniczych, które są planowane z państwami trzecimi;
- b) wykaz praw przewozowych dostępnych do wykorzystania;
- c) wnioski o wydanie zezwolenia eksploatacyjnego złożone na warunkach określonych w niniejszym dekrete z mocą ustawy;
- d) wykaz zezwoleń wydanych na warunkach określonych w niniejszym dekrete z mocą ustawy;
- e) wszelkie decyzje wydane przez INAC, I.P. dotyczące zmiany lub cofnięcia zezwoleń na warunkach określonych w niniejszym dekrete z mocą ustawy;
- f) decyzje dotyczące odwołań przekazanych do sądu zgodnie z art. 13 niniejszego dekretu z mocą ustawy.

*Artykuł 5***Wniosek**

1. Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy zamierzający korzystać z prawa lub praw przewozowych opublikowanych na warunkach określonych w poprzednim artykule muszą złożyć odpowiedni wniosek do INAC, I.P. w języku portugalskim, zawierający:

- a) dane identyfikacyjne wnioskodawcy;
- b) dane szczegółowe dotyczące regularnych przewozów lotniczych, jakie wnioskodawca zamierza wykonywać;
- c) dane szczegółowe dotyczące charakteru ruchu, jaki będzie przewożony przez wnioskodawcę;
- d) określenie sezonu lub sezonów IATA, w czasie których wnioskodawca chce wykonywać przewozy;
- e) planowaną datę rozpoczęcia przewozów.

2. Do wniosku należy również dołączyć następujące dokumenty:

- a) ważną koncesję wydaną na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. lub rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r.;
- b) certyfikat przewoźnika lotniczego, ważny i odpowiedni w odniesieniu do wykonywania regularnych przewozów lotniczych objętych zakresem wniosku;
- c) dokument potwierdzający, że sytuacja wnioskodawcy w odniesieniu do składek na ubezpieczenie społeczne jest zgodna z prawem portugalskim;
- d) oświadczenie, że sytuacja wnioskodawcy w odniesieniu do podatków jest zgodna z prawem portugalskim.

3. Do wniosku należy również dołączyć następujące dokumenty:

- a) harmonogram przewozów lotniczych, których dotyczy wniosek, określający dni wykonywania przewozów, rozkłady lotów i wykorzystywane statki powietrzne, konfigurację kabiny pasażerskiej, liczbę oferowanych miejsc oraz pojemność ładunkową;
- b) prognozy dotyczące ruchu lotniczego;
- c) strukturę taryf, którą zastosuje wnioskodawca;
- d) dane szczegółowe dotyczące zasobów i usług, wewnętrznych lub zewnętrznych, które będą wykorzystywane przez wnioskodawcę na potrzeby wykonywania przewozów;

- e) dane szczegółowe dotyczące wszelkich umów leasingowych, które zostały lub zostaną zawarte przez wnioskodawcę;
  - f) dane szczegółowe dotyczące wszelkich sojuszków, partnerstw lub umów, które zostały lub zostaną zawarte przez wnioskodawcę do celów wykonywania przewozów, których dotyczy wnioszek;
  - g) dane szczegółowe dotyczące warunków wykonywania przewozów, jak określono w art. 11;
  - h) system rezerwacji;
  - l) dane szczegółowe dotyczące wcześniejszych wyników wnioskodawcy pod względem regularności i punktualności;
  - m) dane szczegółowe dotyczące dostępnych środków w zakresie ochrony pasażerów.
4. Do wniosku należy również dołączyć dowody spełnienia wymogu dotyczącego zdolności ekonomicznej i finansowej wnioskodawcy zgodnie z art. 9 niniejszego dekretu z mocą ustawy.
5. Jeżeli przewoźnik zamierza korzystać z praw przewozowych udzielonych na podstawie różnych umów dotyczących przewozów lotniczych, musi złożyć osobne wnioski dla praw przewozowych dotyczących każdej z takich umów.
6. Załączniki, o których mowa w ustępie powyżej i które są wspólne dla wniosków, mogą być złożone łącznie.
7. Wnioskodawca jest zwolniony z wymogu składania dokumentów, o których mowa w ustępach powyżej, jeżeli INAC, I.P. ma je już w swoich archiwach, pod warunkiem że dokumenty te są aktualne i ważne pod względem prawnym.
8. Wnioski składa się co najmniej 60 dni roboczych przed rozpoczęciem sezonu IATA, na który zaplanowane są przewozy, z wyjątkiem ograniczonych praw przewozowych, dla których minimalny okres powiadomienia wynosi 120 dni roboczych.
9. Nie później niż w ciągu 10 dni roboczych od zakończenia okresu, o którym mowa w ustępie powyżej, INAC, I.P. dokonuje wstępnej oceny dokumentacji, a w przypadku gdy brakuje obowiązkowych załączników lub konieczne jest dostarczenie dodatkowych informacji, powiadamia wnioskodawcę, że brakujące dokumenty lub wymagane informacje muszą być dostarczone lub uchybienia usunięte w terminie 10 dni roboczych, w przeciwnym razie po upływie tego terminu wnioszek zostanie automatycznie odrzucony.

#### Artykuł 6

#### Publikacja

Po upływie okresów, o których mowa w ust. 9 poprzedniego artykułu, INAC, I.P. publikuje wniosek za pomocą powiadomienia publikowanego w *Diário da República*, seria II, tak aby każda osoba – mająca w tym uzasadniony interes – miała możliwość, w ciągu 10 dni roboczych od daty publikacji, przedłożyć swoje uwagi na temat wniosku lub złożyć wniosek zgodnie z przepisami poprzedniego artykułu.

Okres, o którym mowa w ustępie powyżej, dotyczy tylko przypadków publikowania wniosków dotyczących ograniczonych praw przewozowych określonych w art. 11 ust. 1.

#### SEKCJA II

#### Udzielanie zezwoleń eksploatacyjnych

#### Artykuł 7

#### Warunki

Zezwolenie eksploatacyjne na pozawspólnotowe regularne przewozy lotnicze jest udzielane przewoźnikowi lotniczemu, który spełnia łącznie następujące warunki:

- a) musi posiadać ważną koncesję wydaną na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. lub rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r.;

- b) musi być w stanie wykazać, że posiada zdolności techniczne, ekonomiczne i finansowe odpowiednie do przewozów lotniczych, które chce wykonywać;
- c) musi spełniać warunki w zakresie wyznaczenia określone w umowach dotyczących przewozów lotniczych;
- d) musi posiadać polisę ubezpieczeniową odpowiednią do charakteru przewozów lotniczych, które chce wykonywać;
- e) sytuacja przewoźnika w odniesieniu do podatków i składek na ubezpieczenie społeczne musi być zgodna z prawem portugalskim.

#### Artykuł 8

##### **Zdolność techniczna**

1. Zdolność techniczną wykazuje się poprzez posiadanie ważnego certyfikatu przewoźnika lotniczego stwierdzającego, zgodnie z właściwymi obowiązującymi przepisami, że przewoźnik lotniczy spełnia normy techniczne wymagane do wykonywania przewozów lotniczych, których dotyczy wnioszek.
2. Przewoźnik lotniczy musi mieć flotę odpowiednią do wykonywania wnioskowanych przewozów, składającą się ze statków powietrznych będących jego własnością lub statków powietrznych będących przedmiotem umowy leasingu.

#### Artykuł 9

##### **Sytuacja ekonomiczna i finansowa**

Na potrzeby art. 5 ust. 4 ekonomiczną i finansową zdolność wnioskodawcy ustala się na podstawie dowodów, że wykonywanie danych przewozów lotniczych jest działalnością opłacalną i nie zagraża zdolności finansowej przewoźnika lotniczego.

#### Artykuł 10

##### **Wydanie zezwolenia**

1. INAC, I.P. wydaje decyzję w sprawie każdego wniosku o udzielenie zezwolenia nie później niż w terminie 20 dni roboczych od daty otrzymania pełnej dokumentacji od wnioskodawcy.
2. Jeżeli INAC, I.P. wystosuje powiadomienie zgodnie z przepisami art. 5 ust. 9, wówczas termin określony w ust. 1 niniejszego artykułu ulega zawieszeniu do chwili otrzymania przez INAC, I.P. brakujących dokumentów lub skorygowania przedłożonych informacji.
3. Jeżeli zezwolenie zostanie wydane zgodnie z warunkami określonymi w powyższych artykułach, jest ono publikowane w *Diário da República*.

#### Artykuł 11

##### **Ograniczone prawa przewozowe**

1. W przypadku konkurencyjnych wniosków i jednoczesnego ograniczenia praw przewozowych lub liczby wspólnotowych przewoźników lotniczych mogących korzystać z takich praw decyzje w sprawie poszczególnych wniosków podejmuje się nie później niż w ciągu 60 dni od daty otrzymania pełnej dokumentacji od wszystkich wnioskodawców, pod warunkiem że wnioski spełniają wymagania określone w art. 7 niniejszego dekretu z mocą ustawy.
2. Na potrzeby tej decyzji INAC, I.P. może zażądać dodatkowych informacji oraz, w stosownych przypadkach, przeprowadzić spotkania wyjaśniające, co zawiesza bieg terminu określonego w ustępie powyżej.
3. W każdym przypadku zezwolenie eksploatacyjne wnioskującemu przewoźnikowi lotniczemu wydaje się tylko na warunkach określonych w art. 7 niniejszego dekretu z mocą ustawy, o ile wniosek spełnia warunki określone w art. 5 niniejszego dekretu z mocą ustawy.

4. Z zastrzeżeniem postanowień danych umów dotyczących przewozów lotniczych, w ocenie konkurencyjnych wniosków przez INAC, I.P. uwzględnia się następujące kryteria:
- a) spełnienie zapotrzebowania na przewozy lotnicze, między innymi w odniesieniu do przewozów mieszanych lub tylko towarowych, przewozów bezpośrednich lub z międzylądowaniami, częstotliwości i dni wykonywania przewozów;
  - b) polityka taryfowa, w szczególności ceny biletów, możliwości obniżek i innych promocji;
  - c) całkowity czas podróży od punktu początkowego do punktu przeznaczenia;
  - d) maksymalny czas potrzebny na wymianę statku powietrznego w przypadku nieprawidłowości operacyjnych leżących po stronie przewoźnika;
  - e) jakość przewozów, w szczególności w odniesieniu do typu i układu statku powietrznego oraz obecności biur sprzedaży dostępnych dla ogółu społeczeństwa;
  - f) wkład w zapewnienie zadowalającego poziomu konkurencji;
  - g) zamierzona data rozpoczęcia przewozów;
  - h) posiadanie gwarancji w odniesieniu do ciągłości wykonywania przewozów;
  - i) potencjał zwiększenia udziału rynkowego wspólnotowych przewoźników lotniczych na danej trasie;
  - j) dostosowanie rozkładu lotów i rodzaju statków powietrznych do przepustowości portu lotniczego;
  - l) efektywność środowiskowa wykorzystywanych statków powietrznych;
  - m) rozwijanie dalszych połączeń lotniczych dla pasażerów;
  - n) wkład w promowanie danej lokalizacji biznesowej, łącznie z turystyką;
  - o) świadczenie usług sprzedaży po portugalsku w przypadku tras między Portugalią a państwami, gdzie portugalski jest językiem urzędowym.
  - p) personel pokładowy, którego większa część mówi po portugalsku i rozumie ten język, w przypadku tras między Portugalią a państwami, gdzie portugalski jest językiem urzędowym;
5. Mogą zostać również uwzględnione następujące kryteria:
- a) świadczenie usług sprzedaży w języku portugalskim;
  - b) personel pokładowy, którego większa część mówi po portugalsku i rozumie ten język;
  - c) sytuacja przewoźnika lotniczego w odniesieniu do płatności podatków lotniczych w Portugalii;
  - d) mogą zostać uwzględnione także inne kryteria, pod warunkiem że wnioskodawcy zostaną o tym powiadomieni odpowiednio wcześniej przed podjęciem ostatecznej decyzji w odniesieniu do ich wniosków.

#### Artykuł 12

#### **Procedura wyboru**

1. Po zakończeniu procedury oceny przewidzianej w poprzednim artykule INAC, I.P. publikuje projekt decyzji na swojej stronie internetowej.
2. Zainteresowane strony mogą składać pisemne uwagi w terminie 10 dni roboczych od daty publikacji tego dokumentu.
3. Decyzja końcowa w sprawie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych wydawana jest najpóźniej w terminie 20 dni roboczych od daty upływu okresu przewidzianego w ustępie powyżej.

**Artykuł 13****Odwołanie**

Od decyzji końcowej wydanej w oparciu o kryteria wyboru określone w poprzednim artykule można się odwołać do sądu administracyjnego.

**Artykuł 14****Wyznaczenie**

1. Po opublikowaniu zezwolenia Portugalia powiadamia właściwy organ państwa będącego drugą stroną umowy o przewozach lotniczych, o ile jest to przewidziane w danej umowie, o wyznaczeniu przewoźnika lotniczego, który otrzymał zezwolenie na obsługiwane danej trasy.
2. W sytuacjach określonych w art. 15 wyznacza się przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.
3. Wykonywanie praw nadanych na mocy zezwolenia zależy od zatwierdzenia wyznaczenia przez państwo będące drugą stroną umowy o przewozach lotniczych, jeżeli zostało to przewidziane w umowie. INAC, I.P. niezwłocznie powiadamia odpowiedniego posiadacza zezwolenia o takim zatwierdzeniu.

**SEKCJA III*****Prywatne umowy handlowe dotyczące wykonywania przewozów lotniczych*****Artykuł 15****Porozumienie o dzieleniu oznaczeń linii**

1. Przewoźnicy lotniczy mogą, jeżeli jest to dozwolone na mocy danej umowy o przewozach lotniczych i zgodnie z jej postanowieniami, zawierać porozumienia o dzieleniu oznaczeń linii w celu wykonywania regularnych pozawspólnotowych przewozów lotniczych.
2. W okolicznościach, o których mowa w ustępie powyżej, wniosek jest składany, dokumentowany i analizowany łącznie w oparciu o obowiązki wynikające z zawartego pomiędzy stronami porozumienia o dzieleniu oznaczeń linii.
3. Złożenie wspólnego wniosku, dostosowanego odpowiednio do ustaleń pomiędzy stronami, nie zwalnia przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz z obowiązku przestrzegania warunków zezwolenia eksploatacyjnego określonych w niniejszym dekrete z mocą ustawy.
4. Zezwolenie udzielone na mocy niniejszego artykułu prowadzi do wydania pojedynczego zezwolenia i może obejmować porozumienia o dzieleniu oznaczeń linii, które mają być zawarte, pod warunkiem że są one dozwolone na mocy umowy o przewozach lotniczych.

**ROZDZIAŁ III****ZMIANY ZEZWOLENIA****Artykuł 16****Ważność**

1. Zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak spełnia warunki wynegocjowane w umowie o przewozach lotniczych i dopóki przewoźnik lotniczy spełnia obowiązki określone w niniejszym dekrete z mocą ustawy.
2. Ważność zezwolenia jest zawsze uzależniona od posiadania ważnej i skutecznej koncesji oraz ważnego i skutecznego certyfikatu przewoźnika lotniczego.

**Artykuł 17****Zmiana zezwolenia**

INAC, I.P. może dokonać zmian w zezwoleniu, jeżeli jest to uzasadnione interesem publicznym lub wnioskuje o to posiadacz zezwolenia, pod warunkiem że INAC, I.P. zatwierdzi wnioskowaną zmianę i że nie kwestionuje się warunków podziału ograniczonych praw przewozowych.



## Artykuł 18

**Cofnięcie zezwolenia**

1. INAC, I.P. musi cofnąć zezwolenia wydane na podstawie niniejszego dekretu z mocą ustawy w następujących przypadkach:

- a) jeżeli przewoźnik lotniczy nie rozpocznie wykonywania przewozów przez dwa kolejne planowe okresy;
- b) jeżeli przewoźnik lotniczy zawiesi lub przerwie wykonywanie przewozów z przyczyn niestanowiących siły wyższej i nie wznowi takich przewozów w ciągu sześciu miesięcy;
- c) jeżeli istnieją inne szczególne powody uzasadniające cofnięcie zezwolenia.

2. INAC, I.P. może cofnąć zezwolenia wydane na podstawie niniejszego dekretu z mocą ustawy w następujących przypadkach:

- a) jeżeli przewoźnik lotniczy nie przestrzega warunków wydania i utrzymania zezwolenia;
- b) jeżeli przewoźnik lotniczy poda nieprawdziwe dane i informacje dotyczące kwestii, o których mowa w art. 11, co prowadzi do niewłaściwego zastosowania kryteriów określonych w wyżej wymienionym artykule;
- c) ze względu na interes publiczny;
- d) w przypadku nieuiszczenia opłat, o których mowa w art. 27;
- e) jeżeli prawa przewozowe nie są wykorzystywane przez przewoźnika lotniczego w efektywny sposób lub jeżeli dany przewoźnik lotniczy narusza europejskie lub krajowe prawo konkurencji.

3. Na potrzeby ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu za siłę wyższą uznaje się wszelkie nieprzewidywalne lub niemożliwe do przewyciężenia zdarzenia, których skutki pozostają poza wolą i kontrolą przewoźnika lotniczego i mają negatywny wpływ na wykonywanie przewozów na danej trasie, w szczególności:

- a) klęski żywiołowe;
- b) warunki meteorologiczne uniemożliwiające wykonanie danego lotu;
- c) zagrożenia dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
- d) nieoczekiwane uchybienia dotyczące bezpieczeństwa lotu;
- e) strajki mające wpływ na działanie przewoźnika lotniczego;
- f) akty terroryzmu lub wojna, wypowiedziana lub nie;
- g) zakłócenie prawa i porządku, w szczególności ze względu na niestabilność polityczną.

4. Zezwolenia mogą również zostać cofnięte na wniosek posiadacza zezwolenia.

## Artykuł 19

**Nadzór**

Przewoźnicy, którzy otrzymali zezwolenie na wykonywanie regularnych pozawspólnotowych przewozów lotniczych na warunkach określonych w niniejszym dekrete z mocą ustawy, zobowiązani są do przedkładania co roku, w terminach określonych przez INAC, I.P., danych statystycznych dotyczących ruchu, rocznych rachunków operacyjnych oraz wszelkich innych materiałów, jakie INAC, I.P. uzna za stosowne do celów nadzoru lub niezbędne do właściwego wykonywania niniejszego dekretu z mocą ustawy.

## Artykuł 20

**Publikacja**

Decyzje INAC, I.P. dotyczące zmiany lub cofnięcia zezwolenia na podstawie niniejszego dekretu z mocą ustawy publikowane są w *Diário da República*, seria II.

## ROZDZIAŁ IV

## WARUNKI EFEKTYWNEGO WYKONYWANIA PRZEWOZÓW LOTNICZYCH

## Artykuł 21

**Harmonogram i rozkład**

1. Harmonogramy i rozkłady dotyczące przewozów lotniczych, na które wydano zezwolenie, podlegają wcześniejszemu zatwierdzeniu przez INAC, I.P., jeżeli jest to przewidziane w umowie o przewozach lotniczych.
2. Posiadacze zezwolenia są zobowiązani do stosowania się do zatwierdzonych harmonogramów i rozkładów, które należy udostępnić ogółowi społeczeństwa.

## Artykuł 22

**Zmiany**

1. Wszelkie zmiany dotyczące zatwierdzonych harmonogramów, np. zmiany częstotliwości, dni lub godzin wykonywania przewozów, zmiana statku powietrznego, odwołanie lotu lub wprowadzenie dodatkowych lotów, wymagają uprzedniego zatwierdzenia ze strony INAC, I.P., o ile jest to przewidziane w umowie o przewozach lotniczych, chyba że takie zmiany są dokonywane w wyniku nieprzewidywalnych okoliczności lub ze względu na siłę wyższą.
2. Na potrzeby poprzedniego ustępu posiadacze zezwolenia muszą uzyskać odpowiednie zatwierdzenia ze strony władzy lotniczej państwa będącego drugą stroną umowy o przewozach lotniczych, jeżeli zostało to przewidziane w umowie.

## ROZDZIAŁ V

## MONITOROWANIE I SYSTEM KAR

## Artykuł 23

**Kontrole**

1. INAC, I.P. jest odpowiedzialny za monitorowanie zgodności z przepisami niniejszego dekretu z mocą ustawy, bez uszczerbku dla specjalnych uprawnień w zakresie monitorowania nadanych z mocy prawa innym organom, które są zobowiązane do powiadamiania INAC, I.P. o wynikach swoich działań.
2. Przedsiębiorstwa transportu lotniczego są zobowiązane do przekazania do INAC, I.P. wszelkich materiałów wymaganych do celów monitorowania w ciągu 10 dni roboczych od daty odpowiedniego wniosku.

## Artykuł 24

**Naruszenia**

1. Na potrzeby stosowania systemu obowiązującego dla naruszeń przepisów lotnictwa cywilnego, przyjętego dekretem z mocą ustawy nr 10/2004 z dnia 9 stycznia 2004 r., następujące przypadki stanowią bardzo poważne naruszenia:
  - a) wykonywanie praw przewozowych przez podmiot nieposiadający zezwolenia w tym zakresie zgodnie z niniejszym dekretem z mocą ustawy;
  - b) wykonywanie praw przewozowych przez podmiot, który nie został desygnowany w tym zakresie zgodnie z niniejszym dekretem z mocą ustawy;
  - c) korzystanie z zezwolenia przez podmiot inny niż posiadacz zezwolenia;
  - d) składanie fałszywych oświadczeń w postępowaniu o przyznanie zezwolenia;
  - e) wykonywanie praw przewozowych przez podmiot, który posiada zezwolenie w tym zakresie, ale nie ma obowiązkowego ważnego ubezpieczenia;

- f) niedopełnienie przez podmioty posiadające zezwolenie obowiązku przekazania do INAC, I.P. rocznych danych statystycznych dotyczących ruchu i rocznych rachunków operacyjnych oraz odmowa przekazania materiałów, jakich INAC, I.P. zażąda do celów monitorowania zgodności z przepisami niniejszego dekretu z mocą ustawy;
- g) zmiany w zatwierdzonych harmonogramach dotyczące częstotliwości, dni lub godzin wykonywania przewozów, zmiany statku powietrznego, odwołania lotów lub wprowadzenia dodatkowych lotów bez uprzedniego zatwierdzenia przez INAC, I.P. zgodnie z art. 22 ust. 1.
2. Na potrzeby stosowania systemu obowiązującego dla naruszeń przepisów lotnictwa cywilnego, przyjętego dekretem z mocą ustawy nr 10/2004 z dnia 9 stycznia 2004 r., następujące przypadki stanowią poważne naruszenia:
- a) przewoźnik lotniczy nie rozpoczął wykonywania regularnych przewozów pozawspólnotowych w terminie określonym do tego celu bądź też zawiesił lub przerwał wykonywanie takich przewozów z przyczyn niestanowiących siły wyższej, zgodnie z art. 18 ust. 2;
- b) brak dostarczenia harmonogramów i rozkładów dotyczących przewozów lotniczych objętych zezwoleniem na potrzeby zatwierdzenia przez INAC, I.P., zgodnie z art. 21 ust. 1;
- c) niestosowanie się do harmonogramów i rozkładów zatwierdzonych przez INAC, I.P., zgodnie z art. 21 ust. 2;
- d) niedopełnienie obowiązku publikacji harmonogramów i rozkładów zatwierdzonych przez INAC, I.P., zgodnie z art. 21 ust. 2;
- e) nieuiszczenie opłat określonych w art. 27.
3. Zaniedbania i usiłowanie popełnienia naruszenia również podlegają karom.

#### Artykuł 25

##### Postępowanie w sprawie naruszeń

1. Zgodnie z dekretem z mocą ustawy nr 145/2007 z dnia 27 kwietnia 2007 r. INAC, I.P. jest odpowiedzialny za wszczęcie i prowadzenie postępowania w sprawie naruszeń oraz nakładanie grzywien i kar dodatkowych.
2. Naruszenia określone w niniejszym dekrete z mocą ustawy podlegają systemowi obowiązującemu dla naruszeń przepisów lotnictwa cywilnego, przyjętemu dekretem z mocą ustawy nr 10/2004 z dnia 9 stycznia 2004 r.

#### Artykuł 26

##### Kary dodatkowe

1. Zgodnie z sekcją II, rozdział II dekretu z mocą ustawy nr 10/2004 z dnia 9 stycznia 2004 r. oraz art. 21 przepisów ogólnych dotyczących naruszeń, przyjętych dekretem z mocą ustawy nr 433/82 z dnia 27 października 1982 r., zmienionym dekretem z mocą ustawy nr 356/89 z dnia 17 października 1989 r., dekretem z mocą ustawy nr 244/95 z dnia 14 września 1995 r., dekretem z mocą ustawy nr 323/2001 z dnia 17 grudnia 2001 r. oraz ustawą nr 109/2001 z dnia 24 grudnia 2001 r. INAC I.P. może nałożyć dodatkową karę zakazu wykonywania działalności z zakresu transportu lotniczego na okres do lat dwóch zgodnie z art. 14 dekretu z mocą ustawy nr 10/2004 z dnia 9 stycznia 2004 r. oprócz grzywny za naruszenia określone w art. 24 ust. 1 lit. a), b), c) i d).
2. Kary z tytułu naruszeń mogą być publikowane zgodnie z art. 13 dekretu z mocą ustawy nr 10/2004 z dnia 9 stycznia 2004 r.

## ROZDZIAŁ IV

**PRZEPISY KOŃCOWE I PRZEJŚCIOWE***Artykuł 27***Opłaty**

1. Złożenie wniosku o zezwolenie eksploatacyjne oraz wydanie zezwolenia podlegają opłacie wstępnej, która wzrasta o 50 % w przypadkach określonych w art. 11 i 12 niniejszego dekretu z mocą ustawy.
2. Posiadacze zezwoleń eksploatacyjnych przewidzianych w niniejszym dekrete z mocą ustawy zobowiązani są również do uiszczania rocznej opłaty obliczonej na podstawie kosztów związanych z nadzorem wdrażania ram prawnych ustanowionych w niniejszym dekrete z mocą ustawy.
3. Opłaty, o których mowa w niniejszym artykule, ustala się rozporządzeniem ministra odpowiedzialnego za sektor lotnictwa cywilnego.
4. Do chwili opublikowania rozporządzenia, o którym mowa w powyższym ustępie, wszystkie przepisy dotyczące opłat określone w niniejszym artykule pozostają w mocy.

*Artykuł 28***Uchylenie**

Nie naruszając przepisów art. 27 ust. 4, uchyla się dekret z mocą ustawy nr 66/92 z dnia 23 kwietnia 1992 r.

*Artykuł 29***Wejście w życie**

Niniejszy dekret z mocą ustawy wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu.

---